Bureau
d'audiences
publiques sur
l'environnement

Rapport 227

Projet de construction de réservoirs additionnels d'entreposage de produits liquides à Montréal-Est par Canterm terminaux canadiens inc.

Rapport d'enquête et d'audience publique

Mai 2006

Québec

La notion d'environnement

Les commissions du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement examinent dans une perspective de développement durable les projets qui leur sont soumis en appliquant la notion d'environnement retenue par les tribunaux supérieurs, laquelle englobe les aspects biophysique, social, économique et culturel.

Remerciements

La commission remercie les personnes et les organismes qui ont collaboré à ses travaux ainsi que le personnel du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement qui a assuré le soutien nécessaire à la production de ce rapport.

Édition et diffusion

Bureau d'audiences publiques sur l'environnement :

Édifice Lomer-Gouin
575, rue Saint-Amable, bureau 2.10
Québec (Québec) G1R 6A6

Téléphone : 418 643-7447
(sans frais) : 1 800 463-4732

Internet : www.bape.gouv.qc.ca
Courriel : communication@bape.gouv.qc.ca

La documentation relative aux travaux de la commission est disponible au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement.

Dépôt légal – Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2006
ISBN : 2-550-47210-1 (version imprimée)
ISBN : 2-550-47211-X (PDF)

Bureau
d'audiences publiques
sur l'environnement
Québec

Québec, le 26 mai 2006

Monsieur Claude Béchard
Ministre du Développement durable,
de l'Environnement et des Parcs
Édifice Marie-Guyart, 30e étage
675, boulevard René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7

Monsieur le Ministre,

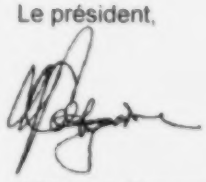
J'ai le plaisir de vous soumettre le rapport du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement concernant le projet de construction de réservoirs additionnels d'entreposage de produits liquides à Montréal-Est par Canterm terminaux canadiens inc.

Le mandat d'enquête et d'audience publique était sous la responsabilité de M. Pierre Béland, secondé par M. Louis Dériger. Il a débuté le 13 février 2005.

À l'issue de ses travaux, la commission conclut que le projet pourrait se réaliser si les exigences établies dans son rapport étaient satisfaites, en premier lieu celles qui concernent la sécurité de la population. La commission est d'avis que tout réservoir destiné à stocker des produits dangereux doit être localisé de façon à ce qu'aucune résidence ne se trouve à l'intérieur du rayon d'impact du pire scénario alternatif d'accident technologique. Ce principe doit également s'appliquer, dans les meilleurs délais, aux réservoirs qui existent actuellement.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le président,



William J. Cosgrove

Édifice Lomer-Gouin
575, rue Saint-Amable, bureau 2.10
Québec (Québec) G1R 6A6
Téléphone : 418 643-7447
(sans frais) : 1 800 463-4732
Télécopieur : 418 643-9474
communication@bape.gouv.qc.ca
www.bape.gouv.qc.ca

Bureau
d'audiences publiques
sur l'environnement
Québec

Québec, le 24 mai 2006

Monsieur William J. Cosgrove
Président
Bureau d'audiences publiques sur l'environnement
Édifice Lomer-Gouin
575, rue Saint-Amable, bureau 2.10
Québec (Québec) G1R 6A6

Monsieur le Président,

J'ai le plaisir de vous remettre le rapport d'enquête et d'audience publique de la commission chargée d'examiner le projet de construction de réservoirs additionnels d'entreposage de produits liquides à Montréal-Est par Canterm terminaux canadiens inc.

Au terme de son analyse, la commission conclut que le projet pourrait se réaliser si les exigences établies dans son rapport étaient satisfaites, en premier lieu celles qui concernent la sécurité de la population et en second lieu celles liées à l'aménagement du territoire et à la qualité de vie.

Bien que le projet soit situé dans la zone industrielle sur des emplacements où plusieurs réservoirs sont déjà présents, et qu'il vise en partie à favoriser l'utilisation de carburants plus acceptables d'un point de vue environnemental, il a soulevé les réticences et l'opposition de nombreux citoyens et regroupements de citoyens, de leurs députés, ainsi que de l'arrondissement de Mercier–Hochelaga-Maisonneuve de la Ville de Montréal. Les principaux arguments invoqués, lesquels reviennent constamment, sont de deux ordres.

Les premiers sont liés au fait que le projet s'implanterait dans un milieu où la qualité de vie est déjà grevée par l'activité industrielle lourde et la circulation intense des camions, responsables de la mauvaise qualité de l'air qui est notoire dans l'est de l'île de Montréal. Les autres viennent de ce que les gens redoutent les impacts du projet sur le paysage et le tissu urbain, le dérangement causé par l'augmentation des camions-citernes se rendant

...2

Édifice Lomer-Gouin
575, rue Saint-Amable, bureau 2.10
Québec (Québec) G1R 6A6
Téléphone : 418 643-7447
(sans frais) : 1 800 463-4732
Télécopieur : 418 643-9474
communication@bape.gouv.qc.ca
www.bape.gouv.qc.ca

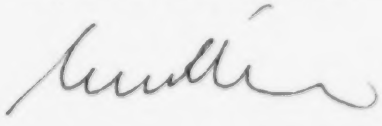
aux terminaux ainsi que le risque inhérent à la nature des produits transportés et stockés. Dans ce dernier cas, les rayons d'impact des scénarios d'accidents majeurs simulés par le promoteur incluent un certain nombre de résidences où vivent plusieurs centaines de personnes. En outre, les zones d'influence d'accidents pouvant viser les navires, les camions-citernes et les wagons-citernes alimentant les terminaux n'ont pas été présentées à la population, ajoutant à l'anxiété latente qui a été avivée par le récent accident à Buncefield au Royaume-Uni en décembre 2005.

Conscient de cette situation, le promoteur a proposé de construire en bordure de sa propriété des talus paysagers là où des résidences lui font face. Ces structures feraient logiquement écran à la vue des réservoirs, au bruit et aux risques d'accidents. La commission estime que cette mesure n'est qu'un premier pas dans la création d'une véritable zone de transition entre le milieu résidentiel et la zone industrielle lourde, afin d'assurer aux citoyens une qualité de vie qu'ils recherchent et la sécurité raisonnable à laquelle ils ont droit. La commission souhaite que les deux Villes concernées forment un comité conjoint réunissant des représentants des citoyens, de l'industrie et des municipalités pour analyser cette question afin qu'elle débouche éventuellement sur un plan d'aménagement d'ensemble.

En définitive, la commission estime que, dans le projet à l'étude, la sécurité est une exigence fondamentale qui doit primer sur toute autre considération. Par conséquent et au terme de son analyse, la commission est d'avis que tout réservoir destiné à stocker des produits dangereux devrait être localisé de façon à ce qu'aucune résidence habitée ne se retrouve à l'intérieur du rayon d'impact du pire scénario alternatif d'accident technologique. Le même principe doit en outre s'appliquer, dans les meilleurs délais, aux réservoirs qui existent actuellement.

En terminant, je tiens à remercier mon collègue, M. Louis Dériger, ainsi que l'excellent travail de tous les membres de l'équipe de la commission, grâce à qui nous avons rempli ce mandat.

Le président de la commission,



Pierre Béland

Table des matières

Les avis et les constats xi

Lexique xvii

Introduction 1

Chapitre 1 Les préoccupations et les opinions des participants 7

La raison d'être du projet 7

La sécurité publique 8

La santé et la qualité de vie 9

La qualité de l'air 9

L'ambiance sonore 10

Le paysage 10

Le camionnage 11

L'aménagement du territoire 12

Les autres considérations 13

Chapitre 2 La qualité de vie et l'environnement physique 15

La qualité de l'air 15

Les émissions de Canterm 15

Les composés organiques volatils dans l'est de l'île de Montréal 18

La santé publique 20

Les gaz à effet de serre 21

Le transport des produits liquides 23

L'ambiance sonore 25

Le contexte 25

La situation projetée 27

Les sols 28

L'eau 30

Chapitre 3 L'aménagement du territoire et le développement durable 33

L'emplacement des nouveaux réservoirs 34

L'affectation du sol et le zonage 35

Une enclave résidentielle 36

L'aménagement d'une zone de transition 37

La réduction des nuisances dues au camionnage 41

Le développement durable 43

Chapitre 4 La sécurité publique 49

Les risques technologiques 49

Les scénarios d'accidents industriels 49

Les scénarios normalisés 51

Les conséquences éventuelles 52

La gestion des risques 55

Les installations de Canterm 55

Le transport des produits liquides 56

Conclusion 61

Annexe 1 Les renseignements relatifs au mandat 65

Annexe 2 La documentation 73

Bibliographie 85

Liste des figures et des tableaux

Figure 1 La localisation du projet 5

Figure 2 Les principales zones d'impact des scénarios d'accidents considérés par le promoteur 53

Tableau 1 Capacité nominale actuelle et projetée des lieux d'entreposage de Canterm terminaux canadiens inc. à Montréal-Est 4

Tableau 2 Quantités totales des contaminants émis dans l'atmosphère en 2005 et estimation de l'apport du projet de Canterm terminaux canadiens inc. 16

Tableau 3 Concentrations journalières, horaires et annuelles de benzène estimées dans l'air ambiant en 2005 et advenant la réalisation du projet de Canterm terminaux canadiens inc. 17

Tableau 4 Estimation des entrées et sorties de produits liquides chez Canterm terminaux canadiens inc. 24

Tableau 5 Estimation du camionnage actuel et projeté aux terminaux K-1, K-2 et K-4 de Canterm terminaux canadiens inc. 25

Tableau 6 Sommaire des niveaux sonores mesurés au voisinage des installations projetées de Canterm terminaux canadiens inc. 26

Tableau 7 La contribution sonore des installations projetées de Canterm terminaux canadiens inc. aux quartiers résidentiels avoisinants 28

Tableau 8 La zone d'impact des scénarios d'accidents considérés par Canterm terminaux canadiens inc. pour les réservoirs projetés 50

Les avis et les constats

Dans son rapport, la commission formule un certain nombre d'avis et de constats qui découlent de son analyse, lesquels sont regroupés ci-dessous. Le lecteur doit cependant se référer au contexte dans lequel ils s'inscrivent pour en saisir pleinement la signification et la portée.

Les émissions de Canterm

Constat — La commission constate que l'apport de polluants atmosphériques résultant du projet de construction de réservoirs additionnels par Canterm terminaux canadiens inc. serait faible et ne modifierait pas de façon significative le niveau actuel de ces contaminants dans l'est de l'île de Montréal. → p. 17

Les composés organiques volatils dans l'est de l'île de Montréal

Avis 1 — La commission est d'avis que la déclaration des émissions de benzène, tel que le prévoit le projet de règlement sur la déclaration obligatoire de certaines émissions de contaminants dans l'atmosphère, permettrait de mieux déterminer et contrôler les sources de ce contaminant cancérigène. → p. 19

Avis 2 — La commission est d'avis que Canterm terminaux canadiens inc. devrait prendre les moyens nécessaires et utiliser la technologie la plus efficace pour réduire davantage les émissions atmosphériques générées par ses activités. → p. 20

La santé publique

Avis 3 — La commission est d'avis que la poursuite de l'étude de la Direction de santé publique de Montréal est essentielle pour examiner s'il existe un lien entre la qualité de l'air et l'incidence des maladies respiratoires dans l'est de l'île de Montréal, et suggérer le cas échéant des mesures d'atténuation. → p. 21

Les gaz à effet de serre

Constat — La commission constate que le projet répond à la demande pour de nouveaux combustibles, tels l'essence avec éthanol, le biodiesel et les carburants à basse teneur en soufre, dont l'utilisation procure en principe un gain environnemental par rapport aux combustibles traditionnels. → p. 22

Avis 4 — La commission est d'avis que le gain environnemental découlant de l'introduction de nouveaux combustibles par Canterm terminaux canadiens inc. serait annulé par l'augmentation nette des quantités totales de combustibles traditionnels stockés sur les lieux, puisque le projet vise à répondre à la demande croissante du marché pour des combustibles dont l'utilisation génère des gaz à effet de serre. → p. 23

Le transport des produits liquides

Avis 5 — La commission est d'avis que, si l'entreprise utilisant l'emplacement K-2 poursuivait ses activités dans la même zone d'influence qu'actuellement, le projet de Canterm terminaux canadiens inc. pourrait entraîner une hausse significative du camionnage et des nuisances dans les quartiers avoisinants. Dans le cas contraire, la diminution du camionnage anticipée par le promoteur pourrait se concrétiser. → p. 25

L'ambiance sonore

Avis 6 — La commission est d'avis que les activités propres à Canterm terminaux canadiens inc. auraient des répercussions négligeables sur le climat sonore des secteurs habités au voisinage, notamment en raison des talus que l'entreprise prévoit aménager en bordure de ses installations. Elle estime toutefois que l'augmentation du transport des produits liquides générerait des bruits supplémentaires qui pourraient modifier l'ambiance sonore déjà élevée des quartiers résidentiels environnants. → p. 28

Les sols

Constat — La commission constate que la caractérisation des sols sur certains emplacements prévus pour des réservoirs chez Canterm terminaux canadiens inc. n'est pas complétée et devrait l'être avant le début des travaux. Il est possible que des sols ne puissent être déplacés à moins d'être traités et réhabilités au préalable. → p. 30

Constat — La commission constate que l'aménagement de l'ensemble des digues de rétention, des merlons et des talus proposés exigerait un transfert de sols de l'ordre de 56 400 m^3, dont une partie devrait être un sol approprié pour aménager des plantations. Ce transport exigerait un nombre considérable de voyages par camion et contribuerait aux nuisances dans les quartiers avoisinants. → p. 30

L'eau

Avis 7 — Constatant que Canterm terminaux canadiens inc. et les entreprises de la zone industrielle contribuent à l'engorgement des égouts combinés et au problème des surverses dans l'est de Montréal au cours de pluies abondantes, la commission est d'avis que les autorités municipales et les utilisateurs concernés devraient envisager un mode de gestion plus approprié, tels des bassins de rétention ou des égouts séparés. → p. 31

Constat — La commission constate que l'eau souterraine à certains endroits visés par le projet de Canterm terminaux canadiens inc. est contaminée par les hydrocarbures. Le promoteur a indiqué son intention de continuer le suivi et le traitement de ces eaux avant de les acheminer à l'égout municipal. → p. 31

L'emplacement des nouveaux réservoirs

Constat — La commission constate que le lieu choisi par Canterm terminaux canadiens inc. pour construire ses nouveaux réservoirs d'entreposage de produits liquides à Montréal-Est, semble favorable du point de vue de l'économie et de l'environnement biophysique. → p. 35

L'affectation du sol et le zonage

Constat — La commission constate que le projet de Canterm terminaux canadiens inc. serait conforme aux affectations du sol prévues dans la réglementation de zonage et que seul le terrain du terminal K-5 proposé nécessiterait un changement de zonage par la Ville de Montréal-Est. → p. 36

Une enclave résidentielle

Avis 8 — La commission est d'avis que les secteurs où les risques d'accidents et les nuisances pour la population environnante sont élevés en raison des activités industrielles lourdes devraient être évités au moment de la planification et de l'établissement de zones résidentielles. → p. 37

L'aménagement d'une zone de transition

Constat — La commission constate que les talus paysagers que Canterm terminaux canadiens inc. propose d'ériger permettraient d'atténuer l'impact visuel des réservoirs actuels et projetés. → p. 38

Avis 9 — La commission est d'avis que la configuration des talus et les plantations devraient être optimisées afin de préserver des vues sur le fleuve et de minimiser l'effet d'enclavement de la population avoisinant l'emplacement de Canterm terminaux canadiens inc. → p. 38

Avis 10 — La commission est d'avis que le concept de talus proposé par Canterm terminaux canadiens inc. constituerait un point de départ à l'établissement d'une véritable zone de transition entre les secteurs résidentiels et l'industrie lourde. → p. 39

Constat — La commission constate que les administrations municipales de Montréal et de Montréal-Est n'ont pas défini les moyens appropriés pour régler les conflits d'usages résultant de la juxtaposition d'une zone résidentielle et d'une zone industrielle lourde aux limites des deux municipalités. → p. 40

Avis 11 — La commission est d'avis que le Schéma métropolitain d'aménagement et de développement de la Communauté métropolitaine de Montréal devrait inclure des critères, telle une norme de distance séparatrice, pour mieux encadrer l'interface entre industrie lourde et milieu résidentiel, ainsi que des dispositions réglementaires pour assurer l'harmonisation des usages aux limites de deux municipalités. → p. 40

Avis 12 — La commission est d'avis qu'un plan d'aménagement d'ensemble à l'interface de la ville de Montréal-Est et de l'arrondissement de Mercier–Hochelaga-Maisonneuve de la ville de Montréal

devrait être élaboré pour établir une zone de transition aux limites des deux villes. Ces deux instances devraient mettre en place un comité afin de planifier la transformation de l'interface en étroite collaboration avec l'industrie, les citoyens et l'Administration portuaire de Montréal. → p. 41

La réduction des nuisances dues au camionnage

Constat — La commission constate que l'arrondissement de Mercier–Hochelaga-Maisonneuve de la ville de Montréal entend revoir le réseau de camionnage et rechercher des solutions pour minimiser les nuisances dues à la circulation des véhicules lourds dans le quartier résidentiel de Mercier-Est. Les modifications au réseau devront toutefois être autorisées par la Ville de Montréal et le ministère des Transports du Québec. → p. 42

Avis 13 — La commission est d'avis que des correctifs doivent être apportés dans les plus brefs délais au problème du trafic lourd alimentant la zone industrielle de Montréal-Est. Elle note, à titre d'exemple, qu'un nouveau lien routier Bourget-Forget fait partie des solutions à l'étude dans le cadre du Plan de transport de l'agglomération de Montréal dans le but de réduire les nuisances pour la population résidante. → p. 43

Le développement durable

Constat — La commission constate que les aspects économiques du projet de Canterm terminaux canadiens inc. sont à peine abordés dans l'étude d'impact. Il n'a donc pas été démontré que le projet aurait des retombées économiques et des apports structurants pour le milieu récepteur. → p. 45

Constat — La commission constate que Canterm terminaux canadiens inc. a fait peu de place à l'étude des impacts cumulatifs dans une zone industrielle qui a pourtant des effets marqués sur les quartiers résidentiels avoisinants. → p. 46

Avis 14 — La commission est d'avis que la considération des externalités et des effets cumulatifs est essentielle au processus devant mener à une décision gouvernementale dans la perspective d'un développement durable. Elle devrait par conséquent avoir plus de poids lorsqu'il s'agit de déterminer si une étude d'impact est recevable afin que le public et les décideurs puissent évaluer l'ensemble des coûts et des bénéfices qu'un projet occasionne pour la société. → p. 47

Les conséquences éventuelles

Constat — La commission constate que l'entreposage de produits pétroliers et pétrochimiques présente des risques d'accidents majeurs et que, dans cette optique, les secteurs résidentiels situés à proximité des installations de Canterm terminaux canadiens inc. sont les plus vulnérables. → p. 55

Avis 15 — La commission est d'avis que tout réservoir destiné à stocker des produits dangereux doit être localisé de façon à ce qu'aucune résidence ne se trouve à l'intérieur du rayon d'impact du pire

scénario alternatif d'accident technologique élaboré par Canterm terminaux canadiens inc. En conséquence, le promoteur devrait revoir l'aménagement de ses terminaux actuels et la conception de son projet afin de prévenir les risques industriels plausibles. → p. 55

La gestion des risques: les installations de Canterm

Avis 16 — La commission est d'avis qu'il est essentiel que la population reçoive l'assurance qu'elle est raisonnablement protégée des risques que représente le projet de Canterm terminaux canadiens inc. par des mesures appropriées. Une évaluation des risques exhaustive, comprenant un plan de mesures d'urgence et un scénario d'intervention minute par minute, devrait être effectuée dès maintenant et soumise à la population touchée et aux autorités concernées. → p. 56

Avis 17 — La commission est d'avis que le gouvernement du Québec devrait établir des critères en vue d'orienter les décisions des autorités municipales quant à l'élaboration de normes de sécurité pour l'aménagement du territoire au regard d'installations comportant des risques pour la sécurité des personnes. → p. 56

La gestion des risques: le transport des produits liquides

Constat — La commission constate que les répercussions éventuelles d'un plus grand volume de produits dangereux en circulation n'ont pas été évaluées et que les risques associés au projet de construction de nouveaux réservoirs à Montréal-Est ont donc été sous-estimés. → p. 59

Avis 18 — La commission est d'avis qu'une étude détaillée devrait être effectuée par le promoteur, en collaboration avec les autorités concernées, pour mieux cerner les risques liés au transport des produits entreposés chez Canterm terminaux canadiens inc. et pour bien circonscrire toutes les incidences du projet sur la sécurité publique. Cette étude doit être réalisée avant l'autorisation éventuelle du projet. → p. 59

Lexique

Carburant biodiesel	Carburant diesel oxygéné à base d'esters ou d'éthers, dérivé d'huiles végétales ou de gras animal.
Carburant diesel	Distillat moyen du pétrole destiné à servir de carburant dans les moteurs à allumage par compression.
Carburant diesel contenant du carburant biodiesel	Mélange de carburant diesel et de carburant biodiesel, selon diverses proportions, destiné à servir de carburant dans les moteurs à allumage par compression.
Composés organiques volatils (COV)	Composés que l'on trouve à l'état gazeux dans l'atmosphère et dont plusieurs participent aux réactions photochimiques responsables de la formation de l'ozone troposphérique. D'autres, tels que le benzène et le formaldéhyde, sont aussi considérés comme toxiques et peuvent avoir un impact sur la santé de la population.
Décibel A (dB(A))	Unité de mesure logarithmique de l'intensité de la pression acoustique à laquelle un filtre est appliqué pour corriger les fréquences graves et aiguës.
Essence	Distillat léger du pétrole destiné à servir de carburant dans les moteurs à allumage commandé.
Essence contenant de l'éthanol carburant	Mélange d'essence et d'éthanol destiné à servir de carburant dans les moteurs à allumage commandé.
Éthanol carburant	Alcool éthylique de formule chimique C_2H_5OH produit à partir de matières renouvelables (huiles végétales ou graisses animales) et vendu soit comme produit devant être mélangé directement à l'essence, soit pour servir d'intrant à la reformulation de produits devant être ajoutés à l'essence.
Leq (1 h)	Niveau de bruit équivalent moyen sur une période d'une heure.
Mazout	Mélange homogène d'hydrocarbures destiné à servir de combustible (comprend sept catégories incluant l'huile à chauffage).

Introduction

Le 21 décembre 2005, M. Thomas Mulcair, alors ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, en vertu des pouvoirs conférés par le troisième alinéa de l'article 31.3 de la *Loi sur la qualité de l'environnement* (L.R.Q., c. Q-2), confiait au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) le mandat de tenir une audience publique sur le Projet de construction de réservoirs additionnels d'entreposage de produits liquides à Montréal-Est par Canterm terminaux canadiens inc.

Un avis de projet avait été transmis au Ministre par Canterm le 11 janvier 2005. Le même mois, la directive du Ministre concernant l'étude d'impact à réaliser a été transmise au promoteur. Après que l'étude soumise par le promoteur eût été jugée recevable, le Ministre demandait au BAPE, le 11 octobre 2005, de préparer le dossier pour la période d'information et de consultation publiques comme le prévoit le *Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement* [Q-2, r. 9]. Le BAPE a donc mis à la disposition du public le dossier du projet pendant 45 jours, soit du 25 octobre au 9 décembre 2005, et une séance d'information publique a eu lieu à Montréal, dans l'arrondissement de Rivière-des-Prairies–Pointe-aux-Trembles–Montréal-Est, le 16 novembre 2005. Cinq requêtes d'audience publique ont été adressées au ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs.

Les deux parties de l'audience se sont déroulées dans l'arrondissement de Mercier–Hochelaga-Maisonneuve de la ville de Montréal. Lors de la première partie, la commission a tenu quatre séances publiques les 13, 14 et 15 février 2006. La seconde partie de l'audience s'est tenue les 13 et 14 mars 2006, en trois séances. Trente-deux mémoires et sept présentations verbales ont été soumis à la commission.

Le présent rapport fait état des préoccupations et des opinions des participants lors de la consultation publique, et examine les effets potentiels du projet sur l'environnement physique et la qualité de vie des citoyens des quartiers avoisinants. La recherche d'une approche responsable et respectueuse de l'environnement favorisant l'engagement des communautés de même qu'une meilleure compréhension du milieu ont guidé la commission dans son analyse du projet.

Le projet

Canterm est une compagnie canadienne qui résulte de l'association de deux actionnaires, le Groupe pétrolier Olco et la compagnie Neste Canada. Elle possède un terminal à Québec et un à Montréal-Est, où elle exploite des réservoirs

d'entreposage de produits liquides pour ses clients qui les acheminent à leur tour vers leurs propres installations. Les produits entreposés chez Canterm sont vendus sur les marchés québécois (environ 55 %), ontarien (35-40 %) et du nord-est des États-Unis (5-10 %). Ils sont acheminés principalement par camions-citernes ou par oléoduc. De 20 à 25 % des volumes livrés seraient destinés au Groupe pétrolier Olco.

Le projet consiste à augmenter la capacité des installations de Canterm à Montréal-Est en construisant des réservoirs additionnels et les infrastructures connexes. Trois objectifs ont été annoncés. Canterm veut d'abord répondre à la demande croissante pour l'entreposage de produits liquides en vrac et de produits pétroliers, plus particulièrement de l'essence avec éthanol, de l'essence à basse teneur en souffre, du biodisesel et du diesel à très basse teneur en soufre. Ce sont des produits émergents dont la demande croîtra avec la mise en vigueur de nouvelles réglementations nord-américaines. Canterm cherche également à optimiser l'utilisation des espaces et de l'équipement en place. Enfin, à la suite de la séance d'information publique tenue en novembre 2005, Canterm a affirmé vouloir répondre aux préoccupations du milieu en améliorant l'aspect visuel et la sécurité de ses installations.

Le projet couvrirait quatre emplacements que le promoteur possède ou loue déjà à l'extrémité sud-est de Montréal-Est (figure 1). L'ensemble est borné, depuis le sud-ouest et dans le sens des aiguilles d'une montre, par l'avenue Lakefield, le chemin de fer du Canadien National, une parcelle de terrain vacant, la propriété de Petro-Canada, le fleuve Saint-Laurent, la promenade Bellerive, une enclave résidentielle, et des propriétés privées principalement résidentielles qui occupent le côté nord de l'avenue Georges-V. Outre le chemin de fer, les rues Hochelaga et Notre-Dame Est traversent les terrains de Canterm dans l'axe nord-nord-est et sud-sud-ouest. Ces terrains ont une vocation industrielle depuis les années 1950, et on y trouve des réservoirs, des conduites et d'autres installations pétrolières. Ils ne présentent, dans leur état actuel, aucun élément naturel que le Plan d'urbanisme de Montréal associe au patrimoine naturel de l'île.

La propriété de Canterm compte actuellement 45 réservoirs d'une capacité totale de 1 506 621 barils. L'emplacement K-1 comprend des bureaux administratifs, un quai de chargement de camions-citernes, une usine de pompage et de répartition des produits, des voies de stationnement pour wagons-citernes, un séparateur souterrain huile/eau, 25 réservoirs et une unité d'incinération des vapeurs d'essence. Le terminal K-3 regroupe un bureau de contrôle, une sous-station électrique, un séparateur huile/eau, des pompes vannes et conduites, ainsi que 13 réservoirs de dimensions variables. Le terrain en bordure du fleuve appartient à l'Administration portuaire de Montréal. L'emplacement K-4, qui regroupe 7 réservoirs, n'est pas visé par le présent

projet. La partie nord du terrain K-2 est vacante, tandis que la partie sud est en location à un tiers qui l'utilise pour entreposer des conteneurs et des remorques. L'emplacement K-5 est vacant.

Le projet doublerait presque le volume de produits stockés avec la construction de 14 réservoirs d'une capacité variant entre 70 000 et 150 000 barils chacun (tableau 1). Une partie des nouvelles installations seraient réservées aux nouveaux carburants qui ne peuvent pas être mis en présence avec des produits traditionnels afin d'éviter de les contaminer. Les travaux comprendraient aussi la construction ou le réaménagement de digues de rétention autour des réservoirs, ainsi que l'aménagement du terrain pour capter les eaux de surface et les acheminer vers les séparateurs, puis vers le réseau d'égout municipal. Des conduites seraient installées pour relier les nouveaux réservoirs, soit aux conduites existantes, soit à l'usine de pompage, soit aux quais de chargement des camions-citernes. Les produits arriveraient aux terminaux par navire ou par pipeline, pour ensuite être acheminés par camion-citerne, wagon-citerne, navire ou pipeline. Canterm prévoit construire sur les emplacements K-1 et K-2 nord en 2006, sur les emplacements K-3 et K-5 en 2007 et K-2 sud en 2007-2008. Le projet nécessiterait des investissements de 35 à 40 M$.

Afin de mieux intégrer ses installations au milieu avoisinant, le promoteur entend ériger des talus aux endroits où elles sont perceptibles à partir des résidences ou des parcs (figure 1). Il s'est également engagé à soumettre aux riverains le plan d'aménagement des talus. Les réservoirs seraient munis de toits flottants avec double joint d'étanchéité pour réduire les émissions dans l'atmosphère. Le contrôle des émissions atmosphériques, des eaux usées et des eaux de surface serait intégré au programme de suivi existant dans le cadre des activités courantes de l'entreprise. Canterm a embauché un cadre permanent dont le rôle serait axé sur la santé, la sécurité, l'environnement et les relations avec la communauté par l'entremise d'un comité de citoyens.

Tableau 1 Capacité nominale actuelle et projetée des lieux d'entreposage de Canterm terminaux canadiens inc. à Montréal-Est

	SITUATION ACTUELLE			AJOUT PROJETÉ			SITUATION APRÈS LE PROJET	
Terminal	**Nombre de réservoirs**	**Capacité totale (barils[a])**	**Produits entreposés**	**Nombre de réservoirs**	**Capacité par réservoir (barils[a])**	**Produits entreposés**	**Nombre de réservoirs**	**Capacité totale (barils[a])**
K-1	25	953 380	Éthanol, méthanol[b], essence, mazout, diesel, colorant	1	90 000	Produits pétroliers de catégories 1 et 2[c]	26	1 043 380
K-2, section sud	0	—		4	90 000	Produits pétroliers de catégories 1 et 2[c]	4	360 000
K-2, section nord	0	—		3	70 000	Éthanol et engrais liquide	3	210 000
K-3	13[d]	480 200	Mazout, diesel, produits spécialisés	1 2	150 000 90 000	Produits pétroliers de catégories 1 et 2[c] et produits spécialisés[e]	16	809 600
K-4	7	73 041	Diesel, mazout, bitume, éthanol	0	—		7	73 041
K-5	0	—		3	150 000	Produits pétroliers de catégories 1 et 2[c] et naphte pétrochimique	3	450 000
Total	**45**	**1 506 621**		**14**	**1 440 000**		**59**	**2 946 621**

a. Un baril équivaut à 160 litres.

b. À la fin de 2006, le méthanol ne sera plus entreposé chez Canterm (M. Richard Pouliot, DT1, p. 19).

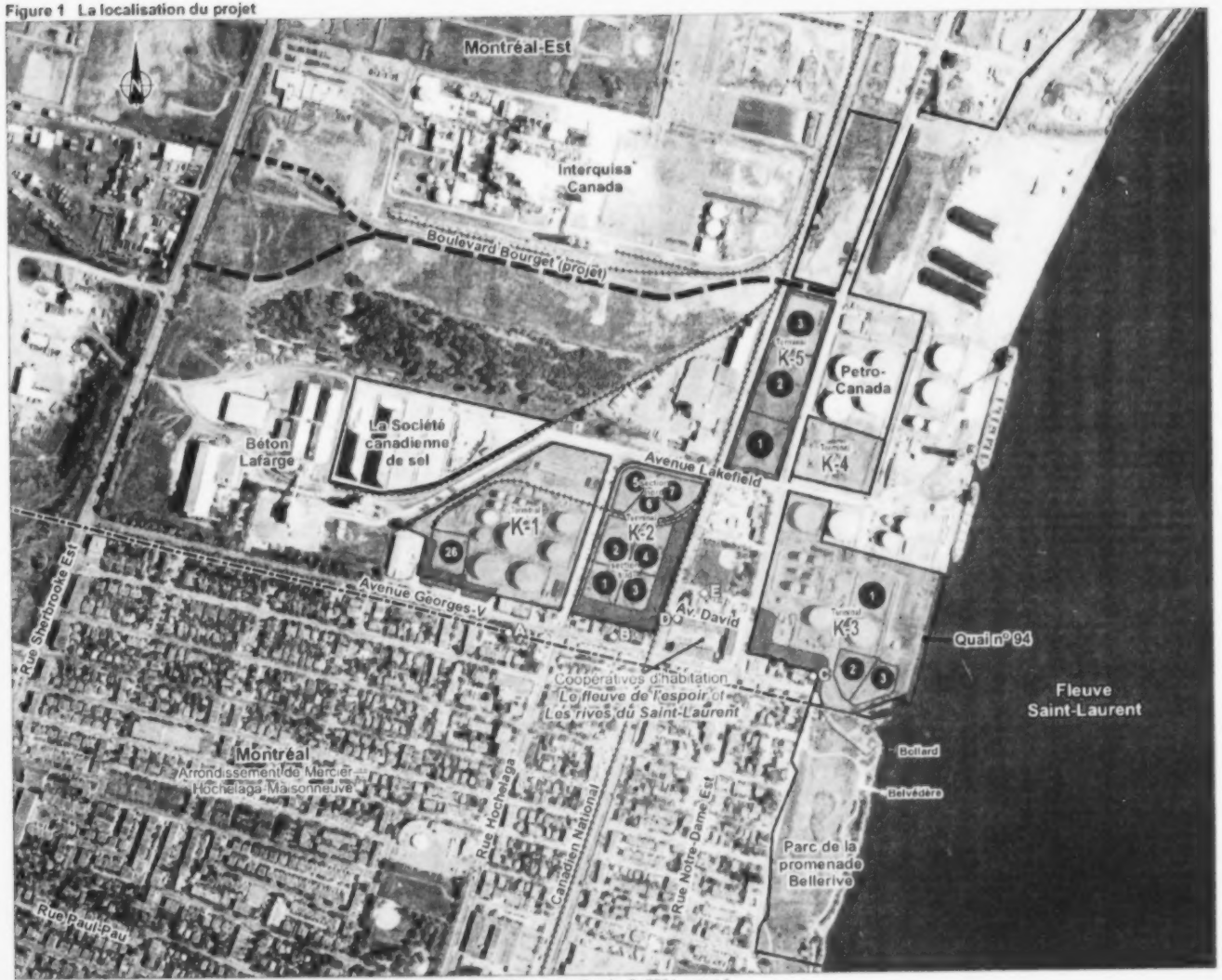
c. Produits pétroliers de catégorie 1 : essence et carburant diesel ; produits pétroliers de catégorie 2 : mazout.

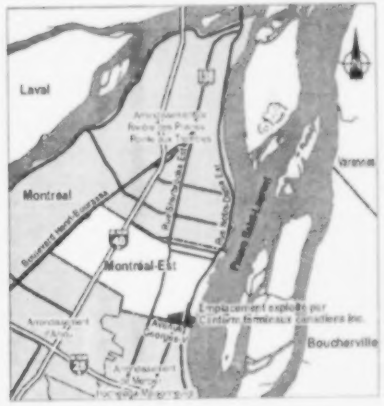
d. Incluant trois petits réservoirs d'une capacité totale de 600 barils au terminal K-3, qui seront démolis.

e. Produits spécialisés : engrais liquides, résidus d'hydrocraquage et rejets.

Source : adapté de DA1, p. 1-2 à 1-9 et annexe 1, p. 2 à 6.

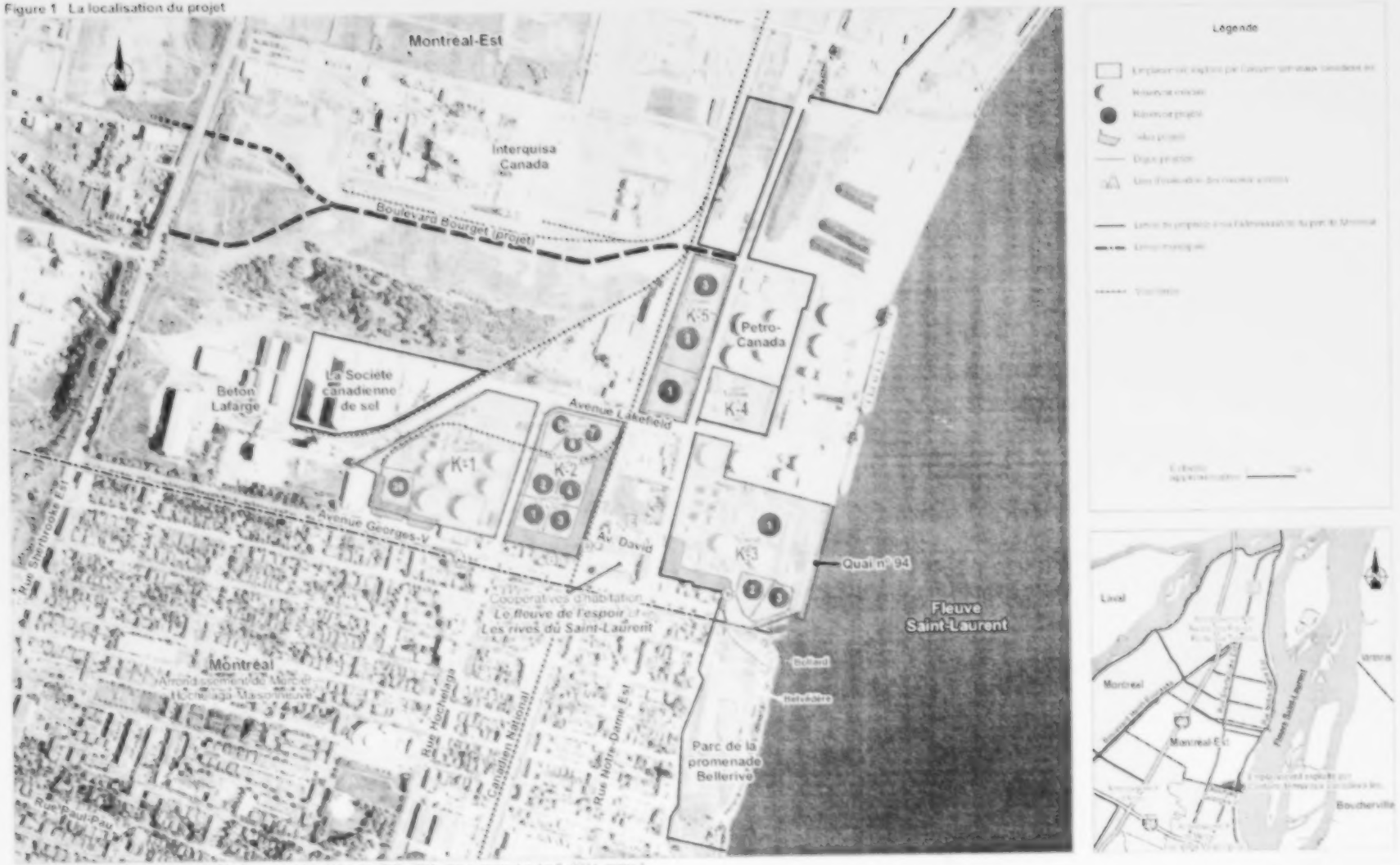
Figure 1 La localisation du projet





Sources : adaptée de PR5.1, annexe B, p. 3 ; DA1, figures 1.1 et 4.1 ; DA2, p. 12 ; DB46 , DB48 ; DQ1.1, annexe 3, p. 4 et 5 ; DQ3.1, annexe 5.

Figure 1 La localisation du projet



Chapitre 1 Les préoccupations et les opinions des participants

Le présent chapitre dresse une vue d'ensemble des préoccupations et des opinions qu'ont exprimées les participants lors de l'audience publique. Les avis sont partagés, bien que majoritairement opposés au projet. La raison d'être du projet, la sécurité publique, la santé et la qualité de vie, ainsi que l'aménagement du territoire ont été les principaux thèmes soulevés.

La raison d'être du projet

Certains participants appuient le projet en raison de l'avenir prometteur des carburants plus performants sur le plan environnemental, tels que l'éthanol, le biodiesel et le diesel avec de faibles teneurs en souffre. D'après le Conseil québécois du biodiesel, des projets comme celui de Canterm sont essentiels au développement de cette industrie (DM1, p. 3). La Chambre de commerce et d'industrie de l'est de l'île de Montréal souligne en outre que ce projet « positionnera le rôle stratégique de Montréal comme porte d'entrée de ce marché pour l'Est du Canada et le Nord-Est des États-Unis » (DM17, p. 1).

Pour le Groupe pétrolier Olco, la nécessité d'augmenter la capacité d'entreposage se justifie également du fait que les récentes réglementations « créeront des exigences nouvelles dans les procédures et méthodes d'entreposage en plus de la nécessité d'opérer une ségrégation beaucoup plus grande entre les différents produits. Là où un réservoir était suffisant, il en faudra deux ou trois » (DM18, p. 4).

De plus, certains estiment que ce projet favoriserait l'importation de produits pétroliers, augmentant la compétitivité des entreprises indépendantes et permettant ainsi des économies pour les consommateurs québécois. Ils soutiennent également que des projets comme celui à l'étude assureraient la sécurité des approvisionnements énergétiques (Association québécoise des indépendants du pétrole, DM3, p. 1 et 2 ; Groupe pétrolier Olco, DM18, p. 3 ; Canadian Independant Petroleum Marketers Association, DM24).

Le Collectif en environnement Mercier-Est a nuancé les propos sur les avantages écologiques du projet en affirmant que « le gain environnemental résultant de l'utilisation des biocarburants se trouve malheureusement annihilé par l'augmentation de la consommation, qui est la raison d'être de ce projet » (DM6, p. 3).

La sécurité publique

La sécurité publique a été une constante source de préoccupations chez les participants à l'audience publique. La proximité entre le secteur résidentiel et les réservoirs projetés pour l'entreposage de produits dangereux a été fortement discutée et une majorité de citoyens considèrent que le projet met en danger la population environnante.

La Ville de Montréal a souligné que, bien que l'occurrence d'accidents industriels graves sur son territoire soit faible, une explosion aux installations de Canterm pourrait avoir des impacts majeurs sur la population, l'environnement, les infrastructures et les biens (DM31, p. 2). À cet égard, certains constatent que le risque est bien réel en faisant notamment référence à l'explosion de réservoirs d'engrais de nitrate d'ammonium le 21 septembre 2001 à Toulouse en France et à l'accident de Buncefield en Angleterre le 11 décembre 2005 dans un lieu d'entreposage de produits pétroliers (Les citoyennes et citoyens membres du Comité mixte municipal-industriel de l'est de Montréal, DM4, p. 6 ; M^{me} Francine Lalonde, DM26, p. 3 ; M. Sylvain Clermont, DT6, p. 5 ; Conseil régional de l'environnement de Montréal, DM21, p. 5).

En outre, la Corporation de développement de l'est a affirmé que « le fait de doubler la capacité d'entreposage de produits pétroliers sur un même site [...] doit nécessairement accroître le risque d'accidents, voire même l'ampleur et l'étendue des dommages » (DM13, p. 6). Elle croit également que cette situation augmenterait le sentiment d'insécurité des résidants avoisinants. D'après les citoyennes et citoyens membres du Comité mixte municipal-industriel de l'est de Montréal, le promoteur aurait dû aussi tenir compte de l'effet domino en raison des industries voisines (DM4.1, non paginé).

Des participants jugent inacceptable que la zone d'influence du pire accident possible englobe des résidences, dont des coopératives d'habitation (Centre Info-Femmes, DM8, p. 2 ; Solidarité Mercier-Est, DM19, p. 7). Pour les citoyennes et citoyens membres du Comité mixte municipal-industriel de l'est de Montréal :

> Il est assez étonnant et inquiétant de se rendre compte que souvent l'industrie établit son rayon d'impact en fonction du site choisi pour son installation industrielle et non l'inverse : établir d'abord que le rayon d'impact ne doit pas atteindre les résidences et ensuite sélectionner le site acceptable.
> (DM4, p. 6)

Par ailleurs, des participants se sont dits inquiets de l'augmentation des risques associés au transport des produits. Ils déplorent l'absence d'étude sur la sécurité liée

au transport par navires et par camions-citernes (Collectif en environnement Mercier-Est, DM6, p. 5 ; Direction de santé publique de Montréal, DM23, p. 5 et 6 ; Corporation de développement de l'est, DM13, p. 8 ; Ville de Montréal, DM31, p. 2). Selon le Comité Promenade Bellerive inc., « à bien y penser un navire-citerne, ce n'est ni plus ni moins qu'un gros réservoir flottant » (DM27, p. 7).

À l'opposé, d'autres ont tenu à rassurer la population (Employés de Canterm terminaux canadiens inc., DM10, p. 2 ; Ville de Montréal-Est, DM11, p. 9). En ce sens, un participant soutient que les craintes au regard de la sécurité proviennent d'une méconnaissance des dangers et de la peur irrationnelle des produits chimiques (M. Jean-Marc Bouchard, DM30, non paginé).

La santé et la qualité de vie

La qualité de l'air

D'après bon nombre de participants, l'air de l'est de Montréal est de piètre qualité, ce qui entraînerait des répercussions sur la santé des résidants de cette partie de l'île de Montréal (Coopératives Le fleuve de l'espoir et Les rives du Saint-Laurent, DM5, p. 2 ; M^{me} Danielle Tapin, DT7, p. 43 à 47 ; M^{me} Michèle Salesse, DT7, p. 38 à 41 ; Centre Info-Femmes, DM8, p. 2). Le Collectif en environnement Mercier-Est a d'ailleurs mentionné que ce secteur « remporte les honneurs pour le nombre de jours où la qualité de l'air est mauvaise » (DM6, p. 5). Des citoyens sont donc inquiets des émissions atmosphériques supplémentaires qu'engendrerait le projet. À cet égard, un participant a souligné que le taux d'hospitalisation lié aux maladies respiratoires est très élevé pour les enfants de 0 à 4 ans dans cette partie de l'île et croit que le projet aggraverait la situation (M. Vincent Marchione, DT5, p. 73).

Plus particulièrement, certains citoyens jugent que la concentration dans l'air des composés organiques volatils est déjà trop élevée dans l'est de Montréal. De ce fait, l'ajout annuellement de 25 tonnes serait non négligeable (M. Bruce Walker, DT7, p. 9 ; Conseil régional de l'environnement de Montréal, DM21, p. 4). Selon le représentant du groupe STOP, « dans une situation où le taux de la pollution ambiante est déjà trop élevé, on ne peut pas permettre l'ajout d'émissions » (M. Bruce Walker, DT7, p. 9).

La Direction de santé publique de Montréal croit néanmoins que les concentrations estimées dans l'air pour les divers contaminants résultant de ce projet n'entraîneraient pas d'effets mesurables sur la santé de la population puisqu'elles seraient inférieures

aux critères de référence du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (DM23, p. 3).

Pour sa part, le Comité Promenade Bellerive inc pense que l'augmentation prévue du nombre de camions-citernes, de wagons-citernes et de navires alimentés au combustible fossile va avoir un impact non négligeable sur les épisodes de smog dans leur quartier (DM27, p. 5).

L'ambiance sonore

Des résidants du secteur où se réaliserait le projet se sont plaints de bruits intermittents et parfois très forts occasionnés par le camionnage et les activités portuaires. Ils craignent qu'avec le projet ces bruits ne soient amplifiés en raison de l'augmentation de la quantité de produits livrés (Coopératives Le fleuve de l'espoir et Les rives du Saint-Laurent, DM5, p. 2 et 3 ; Centre Info-Femmes, DM8, p. 2 ; M[me] Célyne Piché, DM25, p. 3). La Corporation de développement de l'est croit que, malgré le déménagement du centre d'entreposage de conteneurs de l'emplacement K-2, « rien n'indique que le locataire [...] n'ira pas poursuivre ses activités sur un autre site à proximité », ce qui entraînerait une augmentation du niveau sonore (DM13, p. 5).

Bien que la Direction de santé publique de Montréal croit que le projet aura peu d'impacts mesurables sur la santé quant à l'ambiance sonore, elle souligne que le niveau de bruit ambiant est déjà élevé et se situe au-dessus des critères de l'Organisation mondiale de la santé et du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (DM23, p. 3, 4 et 6).

Le paysage

L'aménagement de talus a provoqué des réactions mitigées de la part des participants à l'audience publique. Certains trouvent l'idée intéressante et considèrent qu'ils pourraient accroître la sécurité des résidants du secteur, améliorer l'aspect visuel et diminuer le bruit provenant des activités de Canterm (Direction de santé publique de Montréal, DM23, p. 5 ; Ville de Montréal, DM31, p. 3). D'autres s'y opposent, notamment en raison de la taille des talus et de la possibilité qu'ils gênent la vue sur le fleuve (M. Jean-Marc Bouchard, DM30, p. 1 ; Coopératives Le fleuve de l'espoir et Les rives du Saint-Laurent, DM5, p. 3 ; M[me] Marie Brisebois, DT7, p. 14). En outre, les présidentes des Coopératives Le fleuve de l'espoir et Les rives du Saint-Laurent mentionnent que leurs résidences seront « emprisonnées entre deux montagnes sans perspective de paysage et complètement bouchées du voisinage » (M[mes] Marie Duquet et Carole Martin, DM5, p. 3).

Enfin, des participants estiment que les talus devraient être prolongés le long de la limite entre le port de Montréal et le parc de la promenade Bellerive afin de contrer les impacts provenant des activités portuaires (Comité Promenade Bellerive inc., DM27, p. 7 ; Solidarité Mercier-Est, DM19, p. 7). L'arrondissement de Mercier–Hochelaga-Maisonneuve a précisé toutefois que ces talus doivent être aménagés adéquatement pour ne pas accentuer le sentiment d'enclavement des résidants et pour qu'ils s'harmonisent au paysage environnant (DM7, p. 9).

Le camionnage

Plusieurs citoyens se sont plaints des nuisances engendrées par le camionnage dans le secteur à l'étude, en particulier sur la rue Notre-Dame. Les présidentes des coopératives Le fleuve de l'espoir et Les rives du Saint-Laurent ont expliqué :

> Pensons seulement à la crise de larmes du petit enfant réveillé le soir ou la nuit par le bruit des freins des gros camions, trop lourds pour respecter les limites de vitesse et les feux de circulation qui sont sur leur route. Le réveil des travailleurs également la nuit pour les mêmes raisons. Les effets de la poussière sur les poumons de tous et chacun. Ceux qui sont plus fragiles ont déjà commencé à tousser et ressentir des douleurs à la poitrine. Les personnes âgées qui ont besoin de tranquillité et de paix sont étourdies et brassées par leur plancher et leurs murs qui s'agitent au passage des camions-citernes bien pleins. Les structures des habitations sont aussi touchées de façon importante à cause des vibrations provoquées par le passage de camions.
> (M^{mes} Marie Duquet et Carole Martin, DM5, p. 2)

Pour le Collectif en environnement Mercier-Est, ce projet pourrait occasionner « une augmentation du camionnage dans les quartiers environnants. Compte tenu de la problématique préexistante dans ce secteur et des doléances maintes fois exprimées par la communauté, cet ajout nous apparaît inacceptable » (DM6, p. 10).

Pour certains, la réalisation du boulevard Bourget permettrait de réduire de façon significative la circulation lourde dans ce secteur et procurerait un accès direct aux grands axes routiers, tout en améliorant l'interface entre les secteurs d'emplois de Montréal-Est et le milieu résidentiel de Mercier–Hochelaga-Maisonneuve et d'Anjou (Ville de Montréal, DM31, p. 3 ; M. Roland Rhéaume, DM16, p. 2).

Solidarité Mercier-Est estime néanmoins que peu de propositions ont été soumises par les divers acteurs du milieu et espère une concertation « pour trouver une solution alternative au tracé de camionnage actuel, protégeant le quartier résidentiel qu'est Mercier-Est, avant de mettre de l'avant un projet qui ne ferait qu'aggraver la situation » (DM19, p. 8 et 10). Dans un même ordre d'idées, le Groupe en recherche urbaine Hochelaga-Maisonneuve précise qu'« avant même de penser à augmenter

l'entreposage des matières dangereuses sur l'île de Montréal, il faut déjà prendre des mesures pour réduire le camionnage des matières dangereuses en transit sur le réseau artériel de Montréal » (DM32, non paginé).

L'aménagement du territoire

Un grand nombre de participants à l'audience publique ont exprimé leur opinion sur la cohabitation entre les zones industrielle et résidentielle. Bon nombre d'entre eux sont d'avis que les installations projetées seraient situées trop près des coopératives d'habitation Le fleuve de l'espoir et Les rives du Saint-Laurent qui logent plus de trois cents personnes. Les présidentes de ces coopératives soulignent que la situation est déjà problématique au regard de la sécurité, de la qualité de l'air, du climat sonore et du camionnage (M[mes] Marie Duquet et Carole Martin, DM5, p. 2 et 3). La Corporation de développement de l'est juge même aberrant que le zonage fut modifié pour permettre leur construction si près d'une zone industrielle lourde (DM13, p. 9). Selon le représentant de l'Association industrielle de l'est de Montréal : « il faut s'adapter à cette réalité-là, ils sont là et Canterm est là [...] il faut trouver des solutions, qui sont des solutions qui tiennent compte justement de cette réalité-là et s'y adapter, malheureusement ou heureusement. En fait, c'est la vie en société » (M. Pierre Fratolillo, DT6, p. 55).

Plusieurs participants sont venus témoigner de la nécessité d'établir une zone de transition entre les secteurs résidentiels et industriels, mais la forme qu'elle doit prendre et sa mise en place diffèrent. Selon Solidarité Mercier-Est, « le concept de zone de transition doit nécessairement inclure les notions de distance sécuritaire, d'harmonisation esthétique et de réduction significative des effets néfastes » (DM19, p. 6). Pour la Direction de santé publique de Montréal, des critères devraient être élaborés afin de définir quelles constructions sont permises dans des zones à risque (DM23, p. 5). Somme toute, des participants souhaitent que la distance entre les installations industrielles et les résidences soit augmentée (Comité Promenade Bellerive inc., DM27, p. 11 ; M[me] Francine Lalonde, DM26, p. 5).

D'autres estiment que la gestion défaillante de l'interface entre les milieux résidentiel et industriel provient, d'une part, d'une vision à court terme et incohérente de l'aménagement du territoire et, d'autre part, du manque de concertation entre les instances municipales et gouvernementales. De plus, pour Solidarité Mercier-Est, « la présence d'un arrondissement et de deux villes (fusionnées puis défusionnées) contribue à la confusion entourant les responsabilités » (DM19, p. 9). Le Comité ZIP

Jacques-Cartier recommande la formation d'une table de concertation en aménagement et environnement afin d'« assurer un développement durable et plus harmonieux de l'Est de Montréal » (DM28, non paginé). La Corporation de développement de l'est abonde dans le même sens :

> Nous croyons que l'arrondissement de Mercier–Hochelaga-Maisonneuve, la Ville de Montréal et la Ville de Montréal-Est ont le devoir et la responsabilité de se concerter et d'agir ensemble afin de mieux planifier le développement de ce territoire, partager leurs expertises et trouver des solutions durables aux problèmes de cohabitation entre les activités industrielles et résidentielles. (DM13, p. 9 et 10)

Plusieurs sont d'avis que le promoteur devrait trouver un autre emplacement pour ses réservoirs, voire même déménager l'ensemble de ses installations ailleurs parce que l'espace disponible entre le projet et les résidences ne permet pas l'établissement d'une véritable zone de transition (Les citoyennes et citoyens membres du Comité mixte municipal-industriel de l'est de Montréal, DM4, p. 9 ; Fédération des coopératives d'habitation intermunicipale du Montréal métropolitain, DM9, p. 5 et 8 ; M^{me} Diane Lemieux, DM14, p. 3 ; M^{me} Francine Lalonde, DT6, p. 47 et 48 ; Coopératives Le fleuve de l'espoir et Les rives du Saint-Laurent, DM5, p. 3 ; M^{me} Marie Brisebois, DT7, p. 14 et 15).

Finalement, certains ont déploré le peu de soutien que la Ville de Montréal-Est accorde à ses citoyens (M^{me} Marie Brisebois, DT7, p. 14 ; M. Roland Rhéaume, DM16, p. 1). Un participant recommande même, « pour donner espoir à cette communauté, [...] la mise en tutelle de Montréal-Est [...] à cause de sa perpétuelle négligence » (M. Claude Bernard, DT7, p. 56).

Les autres considérations

Le Comité ZIP Jacques-Cartier s'est dit inquiet des conséquences des déversements potentiels de produits pétroliers sur les terrains de Canterm. Selon lui, des eaux contaminées pourraient se retrouver dans le fleuve, comme il arrive fréquemment lorsque le réseau d'égout de la ville de Montréal est surchargé (DM28, non paginé).

Des participants ont mentionné que le projet serait garant de retombées économiques appréciables (Employés de Canterm terminaux canadiens inc., DM10, p. 1 ; Chambre de commerce et d'industrie de l'est de l'île de Montréal, DM17, p. 1 ; Institut de chimie et de pétrochimie, DM20, p. 2 ; M. Jean-Marc Bouchard, DM30, non paginé). La Ville de Montréal-Est affirme que :

> Canterm, par la réalisation de cet important projet, créera des emplois directs et indirects pouvant générer des revenus de 20 millions par année pour le milieu. Il s'agit d'un projet structurant aux retombées économiques positives, insufflant un nouveau dynamisme dans le respect des exigences.
> (DM11, p. 9)

En revanche, la Corporation de développement de l'est estime que les retombées économiques locales seraient faibles, d'une part en raison du peu d'emplois créés durant l'exploitation et, d'autre part, parce qu'aucune garantie n'a été donnée par le promoteur pour l'embauche locale pendant la construction du projet (DM13, p. 4).

Finalement, l'industrialisation dans l'est de l'île de Montréal connaissant depuis cinq ans une croissance, certains trouvent déplorable que chaque projet soit évalué individuellement (M. Bruce Walker, DT7, p. 8 et 9 ; M^{me} Lise Vincelette, DT5, p. 67 ; M^{me} Michèle Salesse, DT7, p. 37 ; M^{me} Danielle Tapin, DT7, p. 42 et 43 ; Comité ZIP Jacques-Cartier, DM28, non paginé). Selon la Corporation de développement de l'est :

> Une meilleure analyse et une prise en compte des effets cumulatifs de l'ensemble des projets industriels et autoroutiers de l'est de Montréal permettraient de mieux planifier le développement et minimiser les impacts sur les populations qui partagent l'occupation du territoire de l'est de Montréal.
> (DM13, p. 8)

Chapitre 2 La qualité de vie et l'environnement physique

Les répercussions du projet sur l'environnement physique, la santé et la qualité de vie ont fait l'objet de nombreuses représentations de la part des participants à l'audience publique. La commission examine ici les effets du projet à cet égard en considérant la qualité de l'air, les gaz à effet de serre, le transport des produits liquides, l'ambiance sonore, ainsi que la qualité des sols et de l'eau.

La qualité de l'air

La commission examine les émissions atmosphériques prévues par le projet de Canterm et les met ensuite en relation avec le portrait de la qualité de l'air dans l'est de Montréal. Au Québec, c'est le *Règlement sur la qualité de l'atmosphère*[1] [Q-2, r. 20] qui dicte les normes de qualité de l'air ambiant et les normes d'émissions de contaminants atmosphériques pour diverses catégories d'activités industrielles. Sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal, en vertu d'une entente avec le gouvernement du Québec, ce sont les dispositions du règlement 90 relatif à l'assainissement de l'air de la Communauté qui s'appliquent (DB21). La Communauté métropolitaine de Montréal a délégué l'application de la réglementation relative à l'assainissement de l'air à la Ville de Montréal.

Les émissions de Canterm

Le tableau 2 dresse un portrait des émissions atmosphériques actuelles et projetées en provenance des diverses sources chez Canterm. Après le dioxyde de carbone, les composés organiques volatils sont les principaux contaminants des émissions atmosphériques de Canterm, tout comme pour les terminaux pétroliers en général. Les produits pétroliers sont composés en grande partie de composés organiques volatils, et l'essence peut en contenir jusqu'à 400 différents (PR5.1, p. 5-5). Annuellement, le projet de Canterm ajouterait 25 tonnes de composés organiques volatils dans l'atmosphère.

1. Le gouvernement du Québec a publié en novembre 2005 le *projet de Règlement sur l'assainissement de l'atmosphère*, lequel remplacerait le *Règlement sur la qualité de l'atmosphère* (*Gazette officielle du Québec*, partie 2, 16 novembre 2005, p. 6465).

Tableau 2 Quantités totales des contaminants émis dans l'atmosphère en 2005 et estimations de l'apport du projet de Canterm terminaux canadiens inc. (en tonnes métriques/an)

Source	SO_2[1]	NOx[2]	COV[3]	CO	CO_2	Matières particulaires	SO_2	NOx	COV	CO	CO_2	Matières particulaires
	2005						Estimations de l'apport du projet					
Torchères des COV	0,1	0,6	0,0	0,1	395,5	0,0	0,1	0,6	0,0	0,1	401,9	0,0
Chargement des camions-citernes	—	—	5,3	—	—	—	—	—	5,9	—	—	—
Chargement des wagons-citernes	—	—	4,8	—	—	—	—	—	4,0	—	—	—
Chargement des navires	—	—	0,0	—	—	—	—	—	0,0	—	—	—
Réservoirs	—	—	29,0	—	—	—	—	—	53,8	—	—	—
Émissions fugitives	—	—	Négligeable	—	—	—	—	—	Négligeable	—	—	—
Chaudières	2,7	1,8	0,0	1,1	1 740,9	0,1	1,2	2,5	0,0	1,9	2 847,3	0,1
Total	**2,8**	**2,4**	**39,2**	**1,2**	**2 134,5**	**0,1**	**1,3**	**3,1**	**63,7**	**2,0**	**3 249,2**	**0,1**

(1) Dioxyde de soufre.
(2) Oxyde d'azote.
(3) Composés organiques volatils.

Sources : adapté de DA1, p. 3-4 ; DQ1.1, annexe C ; DM23.1, non paginé.

Selon la Direction de l'environnement de la Ville de Montréal, les émissions annuelles de 63,7 tonnes de composés organiques volatils prévues chez Canterm seraient négligeables au regard de l'ensemble des émissions de la pointe est de l'île de Montréal (M. Yves Bourassa, DT2, p. 94). À titre d'exemple, 4 498 tonnes de composés organiques volatils ont été émises par les principales sources du secteur industriel de l'est de Montréal en 2004 (DB43, non paginé).

Le promoteur a estimé séparément les émissions de benzène, à partir des concentrations totales de composés organiques volatils et des proportions relatives des divers constituants de l'essence (tableau 3).

Tableau 3 Concentrations journalières, horaires et annuelles de benzène estimées dans l'air ambiant en 2005 et advenant la réalisation du projet de Canterm terminaux canadiens inc. (µg/m³)

Situation	Localisation	Concentration journalière	Concentration horaire	Concentration annuelle
Actuelle (2005)	Hors propriété	0,000918	0,002864	0,0001248
	Zone résidentielle	0,000844	0,00264	0,0001208
	Station Saint-Jean-Baptiste	0,000009	0,000107	0,00000041
Projet complété	Hors propriété	0,000917	0,00304	0,0001289
	Zone résidentielle	0,000824	<0,00286	0,0001264
	Station Saint-Jean-Baptiste	0,000012	0,000132	0,0000005

Source : adapté de DA1, p. 3-2 et 3-3.

Les concentrations de benzène simulées sont bien en-deçà du critère de concentration sans effet nocif du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (0,7 µg/m³ pour une période de 24 heures) et du critère provisoire de gestion à un niveau maximum (10 µg/m³ pour une période de 24 heures). Celles-ci sont également inférieures à la norme du règlement 90 de la Communauté métropolitaine de Montréal (260 µg/m³ pour une heure) (DB21 ; DA1, p. 3-2 ; PR5.1, p. 5.8 à 5-12).

- *Constat — La commission constate que l'apport de polluants atmosphériques résultant du projet de construction de réservoirs additionnels par Canterm terminaux canadiens inc. serait faible et ne modifierait pas de façon significative le niveau actuel de ces contaminants dans l'est de l'île de Montréal.*

Les composés organiques volatils dans l'est de l'île de Montréal

Conséquemment à la vocation en grande partie industrielle de l'est de Montréal, le secteur environnant du projet abrite des entreprises génératrices d'émissions de contaminants (DB43, p. 1). La commission examine plus particulièrement les composés organiques volatils, principaux contaminants émis par Canterm, qui constituent un enjeu majeur sur l'île de Montréal.

Depuis 1970, les interventions de la Direction de l'environnement de la Ville de Montréal ont permis de réduire les émissions de composés organiques volatils totaux. Le benzène est le plus inquiétant des 170 composés organiques volatils ciblés, en raison de sa toxicité et de son potentiel cancérigène. La station Saint-Jean-Baptiste enregistre les moyennes annuelles de benzène les plus élevées à Montréal et pour l'ensemble du Canada (DB17, non paginé ; DB13, non paginé). Pour l'année 2004, la concentration de benzène dans l'air ambiant mesurée à la station Saint-Jean-Baptiste était en effet de 7,81 µg/m³ comparativement à 1,9 µg/m³, 1,4 µg/m³ et 1,29 µg/m³ aux trois autres stations comptabilisant ce polluant sur l'île de Montréal (DB12, p. 21).

Les mesures de contrôle ont permis une réduction marquée de ce polluant de l'ordre de 70 % de 1998 à 2002. Les règlements 90-3 et 90-6 adoptés par la Ville de Montréal en 1996 et 2001 ont joué un rôle important dans la réduction des émissions de benzène, en obligeant la récupération des vapeurs aux terminaux et aux postes d'essence et en contrôlant les émissions fugitives des réservoirs et des installations dans les raffineries (DB21 ; DB24). Ces mesures ont permis de réduire de 4 000 tonnes les émissions de composés organiques volatils, dont 75 tonnes de benzène. Toutefois, en 2003 et 2004, la station Saint-Jean-Baptiste a enregistré une augmentation considérable de la moyenne annuelle de benzène en raison de la remise en marche de l'usine pétrochimique Coastal et de problèmes d'exploitation chez Interquisa Canada (DB13, non paginé ; M. Yves Bourassa, DT2, p. 93 et DT3, p. 18 et 19).

Jusqu'à ce jour au Québec, la comptabilisation des émissions de benzène n'est pas obligatoire pour l'ensemble des industries, dont Canterm (M. Paul Pichette, DT1, p. 32). Toutefois, le 1er mars 2006, le ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs publiait un projet de règlement sur la déclaration obligatoire de certaines émissions de contaminants dans l'atmosphère[1], dont le benzène.

1. *Gazette officielle du Québec*, partie 2, 1er mars 2006, p. 1222.

- ***Avis 1*** *— La commission est d'avis que la déclaration des émissions de benzène, tel que le prévoit le projet de règlement sur la déclaration obligatoire de certaines émissions de contaminants dans l'atmosphère, permettrait de mieux déterminer et contrôler les sources de ce contaminant cancérigène.*

Toutefois, pour le Conseil régional de l'environnement de Montréal, la qualité de l'atmosphère ne peut être considérée comme acceptable « simplement parce qu'elle tend à s'améliorer, les quantités de polluants émis dans l'air demeurant encore aujourd'hui très élevées » (DM21, p. 4). Il croit également que les émissions supplémentaires de composés organiques volatils ne peuvent être considérées comme négligeables « sous prétexte que cela ne représente qu'une petite partie de la quantité totale émise dans l'est ». Ces participants s'inquiètent d'autant plus qu'ils constatent une résurgence de l'industrialisation à Montréal-Est et, par conséquent, un accroissement éventuel des émissions atmosphériques. Selon la Direction de l'environnement de la Ville de Montréal, la réglementation en vigueur protège déjà contre cette éventualité puisque, dans le cas où la totalité des émissions des industries excèdent une norme donnée, « tous les contributeurs doivent abaisser proportionnellement leur contribution de façon à rencontrer la norme » (M. Yves Bourassa, DT2, p. 49).

La commission estime néanmoins que certaines propositions amenées lors de l'audience publique méritent d'être étudiées par le promoteur afin de réduire davantage les émissions atmosphériques de son projet. Ainsi, un participant souhaiterait que la réglementation relative à l'assainissement de l'air adhère aux principes d'un programme du *Clean Air Act* étasunien qui oblige les promoteurs voulant obtenir un permis de l'*Environnemental Protection Agency* à compenser localement pour leurs rejets de contaminants. Par exemple, un promoteur peut financer la réduction des émissions d'autres compagnies privées ou la mise à la ferraille de vieux véhicules afin de contrer les effets de ses propres rejets. Pour ce participant, « c'est une approche où il n'y a absolument aucune dégradation de la qualité de l'air » (M. Bruce Walker, DT7, p. 12).

Par ailleurs, le règlement 90 relatif à l'assainissement de l'air de la Communauté oblige le propriétaire d'un « réservoir d'une capacité supérieure à 75 m^3, dont le diamètre est d'au moins quatre mètres et dans lequel est entreposée une substance organique ayant une tension de vapeur comprise entre 10 et 76 kilopascals », d'installer des doubles joints sur les toits flottants (DB24, p. 9 ; M. Yves Bourassa, DT3, p. 25 et 26). À l'instar des compagnies Shell Marketing et Petro-Canada qui ont opté pour cette technologie, l'arrondissement de Mercier–Hochelaga-Maisonneuve souhaite, « dans les cas où la chose est techniquement possible, la mise en place de toits flottants à triple joint » (DM7, p. 10). La Direction de l'environnement de la Ville de Montréal considère que cette technologie permet de réduire les émissions parce

qu'elle est étanche à 97,5 % comparativement à 95 % pour les toits flottants avec double joint (M. Yves Bourassa, DT3, p. 26).

Enfin, chez Canterm, le dioxyde de carbone est principalement rejeté dans l'atmosphère par les chaudières, mais aussi par les torchères, lesquelles en 2005 ont brûlé 133 tonnes de vapeurs d'essence équivalant à 400 tonnes de dioxyde de carbone (DA1, p. 3-4). Le promoteur pourrait récupérer les vapeurs d'essence et les reformuler en essence plutôt que les incinérer. La réglementation de la Ville de Montréal à ce sujet exige qu'une rampe qui charge plus de 250 millions de litres par année doit récupérer les vapeurs et les reformuler en essence. Bien que Canterm possède un tel système, il n'est pas utilisé parce que le volume traité ne dépasserait pas le critère de la Ville, avec ou sans la réalisation de son projet (MM. Yves Bourassa et Richard Pouliot, DT1, p. 33 et 34).

- ***Avis 2*** — *La commission est d'avis que Canterm terminaux canadiens inc. devrait prendre les moyens nécessaires et utiliser la technologie la plus efficace pour réduire davantage les émissions atmosphériques générées par ses activités.*

La santé publique

En raison du faible volume des émissions de Canterm, la Direction de santé publique de Montréal affirme qu'elle ne croit pas « que les concentrations estimées dans l'air pour les divers contaminants résultant de ce projet [...] puissent entraîner des effets mesurables sur la santé de la population » (DM23, p. 3).

Néanmoins, de façon générale, plusieurs participants à l'audience publique jugent que la mauvaise qualité de l'air de l'est de Montréal influe sur la santé humaine des résidants de ce secteur. À la suite d'un avis du BAPE dans le cadre de l'examen du projet d'usine d'acide téréphtalique purifié à Montréal-Est par Interquisa Canada inc., une étude portant sur l'évaluation de l'excès de maladies respiratoires dans les secteurs de Pointe-aux-Trembles–Montréal-Est et Mercier-Est–Anjou a été réalisée par la Direction de santé publique de Montréal pour les années 1995 à 2000 et 2000 à 2004 (BAPE, 2001 ; M. Jocelyn Lavigne, DT2, p. 41 et 42 ; DB49). Celle-ci avait pour objectifs :

- d'évaluer la validité des données sanitaires et environnementales disponibles ;
- d'évaluer si le taux d'hospitalisation pour problèmes respiratoires était plus élevé à Pointe-aux-Trembles–Montréal-Est que dans le reste de l'île de Montréal en tenant compte de facteurs comme l'âge, la période de l'année et le lieu de résidence ;

– de vérifier si cette situation est en lien avec différents facteurs environnementaux et sociaux, et, si justifié, de suggérer des avenues possibles pour mieux répondre aux questions soulevées.
(DB49, p. iii)

Les résultats de cette étude obtenus à ce jour démontrent que le taux d'hospitalisation pour plusieurs diagnostics est effectivement plus élevé pour les personnes résidant dans l'est de Montréal. Le taux de maladies respiratoires est également plus élevé dans Montréal-Est et Pointe-aux-Trembles pour différents groupes d'âges, notamment pour les enfants vivant à proximité du secteur industriel. Toutefois, l'existence d'un lien entre les émissions des industries du secteur industriel et les problèmes de santé vécus dans l'est de Montréal reste à établir (M. Jocelyn Lavigne, DT2, p. 41 et 42 ; DB49 ; DB51).

- ***Avis 3*** — *La commission est d'avis que la poursuite de l'étude de la Direction de santé publique de Montréal est essentielle pour examiner s'il existe un lien entre la qualité de l'air et l'incidence des maladies respiratoires dans l'est de l'île de Montréal, et suggérer le cas échéant des mesures d'atténuation.*

Les gaz à effet de serre

Selon le promoteur, le projet présente des caractéristiques qui vont dans le sens du Protocole de Kyoto. Sa réalisation permettrait de répondre « aux nouvelles demandes et aux nouvelles orientations gouvernementales en matière d'environnement et [...] vise à promouvoir et à diffuser de nouveaux produits qui [...] sont plus acceptables » (M. Richard Pouliot, DT1, p. 27). Ainsi, l'ajout de réservoirs permettrait à Canterm de recevoir et de distribuer de l'essence à basse teneur en soufre, du diesel à très basse teneur en soufre (5 à 15 ppm contre la teneur actuelle de 500 ppm), de l'éthanol pour mélanger à l'essence traditionnelle, et du biodiesel. Ce dernier est reçu à l'état pur, conservé dans des réservoirs chauffés, et mélangé ensuite en divers pourcentages à du diesel traditionnel selon les clientèles ou utilisations, soit habituellement 2 %, 5 % ou 20 % (M. Richard Pouliot, DT1, p. 18, 50 et 51 ; M. George Karawani, DT4, p. 11 à 13).

En principe, l'utilisation de ces carburants procure un gain environnemental. Le soufre est à la source du problème toujours actuel des précipitations acides, et sa réduction dans les combustibles est un pas en avant. L'utilisation d'éthanol favorise le recyclage plus rapide du CO_2 émis par les moteurs à combustion, puisque cet alcool provient de cultures contemporaines et non de dépôts fossiles. Pour sa part, le biodiesel est obtenu par réaction avec un alcool léger et des matières grasses végétales ou animales. Il offre l'avantage de provenir de la récupération et de la valorisation de matières résiduelles que sont les graisses animales et les huiles de friture usées

(DB58.4, p. vii ; Conseil québécois du biodiesel, DM1, p. 2). Selon les responsables du projet BIOMER, le biodiesel est :

> [...] totalement biodégradable et peu toxique [...] sa combustion est plus propre que celle du diesel pétrolier, ce qui entraîne la disparition des fumées noires [...] il dégage une odeur agréable [...] Les résultats des mesures des émissions atmosphériques permettent de conclure que le biodiesel réduit considérablement les GES et les émissions polluantes de matières particulaires, de monoxyde de carbone, d'hydrocarbures totaux, de dioxyde de soufre et d'hydrocarbures aromatiques polycycliques. En revanche, son utilisation peut faire augmenter légèrement les émissions d'oxydes d'azote.
> (DB58.4, p. vii et viii)

- *Constat — La commission constate que le projet répond à la demande pour de nouveaux combustibles, tels l'essence avec éthanol, le biodiesel et les carburants à basse teneur en soufre, dont l'utilisation procure en principe un gain environnemental par rapport aux combustibles traditionnels.*

Il faut cependant constater qu'il s'agirait de gains marginaux. Le climat hivernal québécois exige que les réservoirs de biodiesel soient chauffés, et le froid restreint le pourcentage de biodiesel qui peut être mélangé au diesel sans causer des problèmes dus au blocage des filtres (M. George Karawani, DT4, p. 12). Ainsi, bien que le carburant 100 % biodiesel existe, on ne peut l'utiliser sous cette forme en toute saison. L'utilisation des mélanges les plus courants est pour le moment réservée aux flottes de camions ou de transport en commun, dont les propriétaires ont conclu une entente préalable avec un fournisseur, et qui peuvent le stocker chez eux (DB58.1, p. 3).

L'essence avec éthanol contient seulement 5 % d'éthanol, le reste étant de l'essence tirée du pétrole. En outre, il semble que le rendement de l'essence avec éthanol soit moindre que celui de l'essence ordinaire. Enfin, la production d'éthanol exige de vastes cultures, principalement du maïs au Québec. Comme le faisait valoir un citoyen à l'audience publique, ces cultures « à perte de vue » ont leur lot d'impacts environnementaux : « engrais chimiques en abondance, épandage de lisier de cochon, lessivage dans les cours d'eau, eutrophisation » (M. Édouard Raymond, DT7, p. 28). Dans le cas de Canterm, l'éthanol serait en majeure partie importé du Brésil où il est obtenu à partir de la canne à sucre (M. George Kahale, DT7, p. 34). Ces cultures ont sans doute également un coût environnemental, et le transport par navire depuis le Brésil exige la consommation de mazout, à haute teneur en soufre, et générant des gaz à effet de serre.

En outre, comme l'ont observé des participants à l'audience publique, l'ajout de réservoirs par Canterm ferait augmenter la quantité de carburants qui y transitent aujourd'hui. « Actuellement au Canada, et particulièrement au Québec, la croissance

économique fait en sorte qu'elle génère une croissance de la demande pour les produits pétroliers » (M. Richard Pouliot, DT1, p. 52). Par conséquent, « le gain environnemental résultant de l'utilisation des biocarburants se trouve malheureusement annihilé par l'augmentation de la consommation » (Collectif en environnement Mercier-Est, DM6, p. 3) ; « il faut non pas utiliser davantage de biocarburant, biodiesel, il faut diminuer la consommation de produits pétroliers » (M. Marc Lessard, DT5, p. 13). La croissance de la demande résultera en une augmentation des émissions de CO_2, ce qui est en direction inverse des mesures radicales qui doivent être prises pour l'atteinte des objectifs du Protocole de Kyoto.

- ***Avis 4*** — *La commission est d'avis que le gain environnemental découlant de l'introduction de nouveaux combustibles par Canterm terminaux canadiens inc. serait annulé par l'augmentation nette des quantités totales de combustibles traditionnels stockés sur les lieux, puisque le projet vise à répondre à la demande croissante du marché pour des combustibles dont l'utilisation génère des gaz à effet de serre.*

Le transport des produits liquides

Sur la base des perspectives de marché et de sa capacité d'entreposage advenant que son projet se réalise, le promoteur a évalué les volumes qu'il entend manipuler et la façon dont les produits seraient transportés. Le tableau 4 présente sommairement cette évaluation et la compare à la situation qui existait en 2005. Le volume annuel traité équivaudrait à environ 1,7 fois celui de 2005. L'importance relative de chacun des modes de transport demeurerait sensiblement la même, à l'exception du transport maritime où la part des navires arrivant aux installations de Canterm serait augmentée d'au moins 10 % pour atteindre plus de 85 % des quantités reçues. Près de 70 % des produits seraient expédiés par pipeline et approximativement 27 % par camions-citernes.

En doublant presque sa capacité d'entreposage, le promoteur entraînerait ainsi un nombre accru de voyages par navires, par camions et par wagons puisque les quantités reçues et livrées annuellement passeraient respectivement de 1 454 031 kilolitres à 2 771 946 kilolitres, de 556 848 kilolitres à 829 576 kilolitres et de 49 428 kilolitres à 55 000 kilolitres. Les transbordements au port de Montréal (réceptions et expéditions, terminal K3) de même que le camionnage (expéditions, terminaux K-1 et K-4) augmenteraient donc de l'ordre de 50 % par rapport à 2005.

Plusieurs participants à l'audience publique ont souligné les nuisances liées au transport maritime et terrestre et ont fait valoir les inconvénients qu'ils subissent déjà dans leur milieu. Toutefois, la majorité d'entre eux étaient surtout inquiets face au plus grand nombre anticipé de camions-citernes dans les rues avoisinantes et à ses effets

possibles sur leur qualité de vie : augmentation du bruit et des vibrations, diminution de la qualité de l'air (gaz, poussières, odeurs), risque accru d'accidents et de déversements de produits chimiques, présence de détritus sur la chaussée et détérioration accélérée du réseau routier. Le Collectif en environnement Mercier-Est a d'ailleurs profité de l'occasion pour réclamer des interventions de la part des autorités afin de remédier à la situation actuelle et d'éloigner les camions des secteurs résidentiels (DM6, p. 10).

Tableau 4 Estimation des entrées et sorties de produits liquides chez Canterm terminaux canadiens inc. (kilolitres)

		En 2005		Advenant la réalisation du projet	
		Quantité et importance relative	Nombre de voyages (aller seulement)	Quantité et importance relative	Nombre de voyages (aller seulement)
RÉCEPTION	Navire (terminal K3)	1 411 866 (75,3 %)	69	2 696 946 (86,7 %)	106
	Pipeline	463 414 (24,7 %)	—	415 000 (13,3 %)	—
	Total	**1 875 280 (100 %)**	**—**	**3 111 946 (100 %)**	**—**
EXPÉDITION	Pipeline	1 152 811 (64 %)	—	2 152 370 (69,2 %)	—
	Camion-citerne (terminaux K1 et K4)	556 848 (31 %)	13 921	829 576 (26,6 %)	20 740
	Wagon-citerne (terminal K1)	49 428 (2,7 %)	494	55 000 (1,8 %)	550
	Navire (terminal K3)	42 168 (2,3 %)	114	75 000 (2,4 %)	173
	Total	**1 801 255 (100 %)**	**—**	**3 111 946 (100 %)**	**—**

Sources : adapté de DA1, p. 2-2 et 2-3 et annexe 3 ; M. Richard Pouliot, DT3, p. 98 et 99.

Selon le promoteur, malgré le fait que davantage de produits pétroliers seraient transportés par les clients de Canterm à partir des réservoirs de l'entreprise, le projet entraînerait plutôt une diminution du nombre de camions en circulation dans le secteur durant la phase d'exploitation. Il explique sa position en mentionnant principalement que la compagnie qui loue un espace sur le terrain du terminal K-2 pour l'entreposage temporaire de conteneurs devra quitter les lieux à la fin de 2008, ce qui éliminerait chaque année quelque 23 400 voyages de camions aux environs (DQ1.1, annexe B, p. B-1 ; M. Richard Pouliot, DT1, p. 39 ; M. Paul Pichette, DT1, p. 41).

Il est vrai que les activités de ce centre dit de « transit » impliquent des déplacements de véhicules plus nombreux que ceux qui seraient éventuellement requis par Canterm

(tableau 4) et que sa fermeture constituerait une amélioration notable à cet égard par rapport à la situation actuelle, comme l'indique le tableau 5.

Tableau 5 Estimation du camionnage actuel et projeté aux terminaux K-1, K-2 et K-4 de Canterm terminaux canadiens inc.

		Nombre de voyages (aller seulement) par année	
		En 2005	Advenant la réalisation du projet
Activité			
Entreposage temporaire de conteneurs au terminal K-2[1]		23 400	0
Chargement de camions-citernes aux terminaux K-1 et K-4	K-1	10 527	11 511
	K-4	3 394	9 229
Total		**37 321**	**20 740**

1. Canterm loue actuellement cet espace à une entreprise indépendante.

Sources : adapté de DA1, annexe 3, tableau 2 ; M. Richard Pouliot, DT3, p. 98 et 99.

Cependant, la résultante en matière de camionnage estimée par le promoteur apparaît d'autant plus hypothétique qu'il a été impossible de préciser les intentions de l'entreprise concernée quant à la poursuite de ses activités et, le cas échéant, quant à l'endroit de son déménagement (DQ1.1, annexe B, p. B-1). La commission considère donc que la baisse anticipée du nombre de camions advenant que le projet se réalise est incertaine et qu'il pourrait même augmenter de façon significative dans les quartiers avoisinants.

- ***Avis 5*** *— La commission est d'avis que, si l'entreprise utilisant l'emplacement K-2 poursuivait ses activités dans la même zone d'influence qu'actuellement, le projet de Canterm terminaux canadiens inc. pourrait entraîner une hausse significative du camionnage et des nuisances dans les quartiers avoisinants. Dans le cas contraire, la diminution du camionnage anticipée par le promoteur pourrait se concrétiser.*

L'ambiance sonore

Le contexte

Pour évaluer l'impact du projet sur l'ambiance sonore, le promoteur a d'abord évalué le bruit actuel en bordure du secteur habité. Le tableau 6 fait état des niveaux sonores mesurés du 4 au 5 mai 2005 à trois résidences situées à proximité des installations existantes et projetées (figure 1).

Tableau 6 Sommaire des niveaux sonores mesurés au voisinage des installations projetées de Canterm terminaux canadiens inc.

	Lieu d'échantillonnage et niveau sonore correspondant[1] (dB(A))		
Paramètres d'échantillonnage	**A[2]**	**B[2]**	**C**
L_{eq} (1 h) min. de jour (7 h à 19 h)	63,5	58,5	48,5
L_{eq} (1 h) max. de jour (7 h à 19 h)	66,5	61,5	59,0
L_{eq} (12 h) de jour (7 h à 19 h)	65,5	60,0	53,0
L_{eq} (1 h) min. de nuit (19 h à 7 h)	58,0	49,5	42,0
L_{eq} (1 h) max. de nuit (19 h à 7 h)	62,5	59,0	51,0

1. Les niveaux sonores, mesurés aux lieux indiqués à la figure 1, correspondent au niveau de bruit équivalent moyen pour une période donnée (L_{eq} (x h)) et sont arrondis au 0,5 dB(A).
2. Les mesures effectuées sur l'avenue Georges-V ont été influencées principalement par la circulation routière.

Source : adapté du document déposé PR5.1, annexe B, p. 10 et 12 (tableau 2).

Le promoteur a ensuite simulé la propagation sonore qui résulterait de ses activités et en a estimé l'impact en se référant aux critères applicables, soit ceux de la Ville de Montréal et du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, puisque le règlement sur les nuisances de la Ville de Montréal-Est se limite à des dispositions qualitatives pour régir le bruit sur son territoire (PR5.1, annexe B ; DQ1.1, annexe D ; DB36 ; DB37).

Les valeurs guides du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs déterminent les niveaux sonores acceptables pour des sources fixes en fonction du zonage municipal et de la période de la journée. Ainsi, le Ministère fixe à 70 dB(A) le niveau de bruit équivalent moyen sur une période d'une heure L_{eq} (1 h) à ne pas dépasser en tous points de réception dans une zone industrielle. Le niveau de bruit équivalent moyen L_{eq} (1 h) à respecter en zone résidentelle est de 45 dB(A) le jour entre 7 h et 19 h et de 40 dB(A) la nuit entre 19 h et 7 h. Les autres valeurs à retenir sont de 55 dB(A) le jour et de 50 dB(A) la nuit dans le cas d'un secteur commercial ou récréatif. Par contre, là où le niveau ambiant est déjà plus élevé que la limite proposée par le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, le maximum d'une source fixe peut alors l'égaler. Quant à l'exigence pour la période de construction, le Ministère la fixe pour le jour à 55 dB(A) L_{eq} (12 h) ou à un niveau égal au bruit ambiant du secteur où l'occupation est résidentielle (PR5, annexes).

La réglementation sur le bruit de la Ville de Montréal fixe pour sa part les niveaux sonores maximums pour une chambre à coucher d'une résidence à 38 dB(A) la nuit, 40 dB(A) le soir et 45 dB(A) le jour. Par ailleurs, dans un endroit où le bruit ambiant

dépasse la norme, le bruit de la nouvelle source doit se confondre au bruit de fond et ne doit pas être perceptible. Sur les chantiers, l'administration municipale n'applique aucune norme et demande seulement de restreindre les travaux de 7 h à 19 h (DB34 ; DB38).

La situation projetée

Durant la construction, les activités comme l'excavation, le remblayage et le transport des matériaux d'emprunt, notamment pour l'aménagement des talus, de même que toutes les opérations nécessitant l'utilisation de machinerie, représentent les principales sources de bruit susceptibles de modifier l'ambiance sonore au voisinage (PR3.1, p. 5-19 et 5-20 ; PR5.1, annexe B, p. 14).

Aucune mesure d'atténuation particulière n'est prévue par le promoteur, qui entend néanmoins limiter les travaux aux heures normales de travail, soit du lundi au vendredi entre 7 h 30 et 17 h, et restreindre la circulation des véhicules lourds au réseau de camionnage de la ville de Montréal. Un surveillant en environnement, désigné par Canterm sur le chantier, s'assurerait par ailleurs du respect des engagements pris par l'entreprise et des conditions éventuelles du décret gouvernemental et des certificats d'autorisation. Le promoteur prévoit également la formation d'un comité de liaison avec la population avant le début des travaux (PR3.1, p. 6-1 à 6-4 et 10-1 ; PR5.1, annexe B, p. 12, 15 à 17 et 21 ; DA2, p. 12 ; M. Claude Veilleux, DT1, p. 23 ; M. Richard Pouliot, DT3, p. 90).

Pour la phase d'exploitation, le promoteur a effectué des simulations de propagation sonore correspondant aux pires scénarios de bruit généré par les activités de la compagnie. Les pièces d'équipement qui ont été considérées regroupent les pompes et les systèmes de chauffage, en l'occurrence des appareils pouvant être en marche pendant plusieurs jours, de même que le tracteur sur rails et pneus servant à déplacer les wagons-citernes, le camion sous vide et le camion nacelle, des véhicules utilisés le jour entre 7 h et 16 h (PR5.1, annexe B, p. 18 et 19 ; M. Claude Veilleux, DT2, p. 53, 54 et 61).

Les résultats des simulations, avec ou sans les talus prévus en bordure des terminaux K-1, K-2 et K-3, apparaissent au tableau 7. Sur la base de son évaluation et de l'ambiance sonore actuelle dans les secteurs avoisinants, qui est grandement influencée par la circulation routière, le promoteur estime que l'augmentation du niveau sonore par les activités projetées serait imperceptible et n'accroîtrait pas la nuisance à cet effet (DA14, p. 2 et 3 ; DQ1.1, annexe D, p. 3 à 6).

Tableau 7 La contribution sonore des installations projetées de Canterm terminaux canadiens inc. aux quartiers résidentiels avoisinants

		Contribution sonore estimée (dB(A))[1]			
		Jour (7 h - 19 h)		Nuit (19 h - 7 h)	
		Sans talus	Avec talus	Sans talus	Avec talus
Point récepteur[2]	A	41	35	23	23
	B	39	32	37	27
	C	32	28	30	27
	D	37	33	32	30
	E	42	40	40	39

1. Selon le niveau de bruit équivalent moyen sur une période d'une heure (Leq 1 h).
2. La contribution sonore a été évaluée à 1,5 m au-dessus du sol et aux endroits indiqués à la figure 1.

Source : adapté de DQ1.1, annexe D, p. 3.

Cependant, l'ambiance sonore des secteurs résidentiels situés de part et d'autre de l'avenue Georges-V est déjà élevée (tableau 6), excédant même à certains endroits ou à certaines périodes de la journée les valeurs de référence pour éviter de porter atteinte à la qualité de vie des citoyens (DB53). De plus, le projet entraînerait une augmentation du transport pour alimenter les terminaux de Canterm, voire même un accroissement possible des activités de camionnage aux environs si l'entreprise actuellement à l'emplacement K-2 demeurait dans le voisinage (voir les tableaux 4 et 5). Cette hausse du nombre de déplacements, surtout par bateau et par camion, constituerait donc une source supplémentaire de perturbation venant s'ajouter aux bruits que générerait l'entreprise.

- ***Avis 6*** — *La commission est d'avis que les activités propres à Canterm terminaux canadiens inc. auraient des répercussions négligeables sur le climat sonore des secteurs habités au voisinage, notamment en raison des talus que l'entreprise prévoit aménager en bordure de ses installations. Elle estime toutefois que l'augmentation du transport des produits liquides générerait des bruits supplémentaires qui pourraient modifier l'ambiance sonore déjà élevée des quartiers résidentiels environnants.*

Les sols

Les sols excavés préalablement à l'érection des réservoirs seraient utilisés pour construire des digues de rétention et des merlons secondaires, ainsi que des talus. Avant de procéder à ces travaux, le promoteur devra s'assurer que l'utilisation prévue est conforme à la « Grille de gestion des sols contaminés » de la *Politique de*

protection des sols et de réhabilitation des terrains contaminés du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs. Selon cette grille[1], seuls les sols dont la contamination est inférieure ou égale au critère C peuvent être utilisés comme matériaux de remblayage sur leur terrain d'origine à un endroit autre que celui d'où ils proviennent. Elle précise également que le terrain récepteur doit être à vocation industrielle ou commerciale et que l'utilisation des matériaux de remblayage ne doit pas résulter en une augmentation des concentrations des contaminants déjà mesurées au moment de la caractérisation du terrain récepteur (DQ7.1, p. 1).

Une caractérisation de l'emplacement K-1 en 1999 a démontré la présence d'hydrocarbures pétroliers excédant le critère C de la Politique. Plusieurs études sur l'emplacement K-2, où se trouvaient des réservoirs de produits pétroliers jusqu'à la fin des années 1980, ont indiqué que la contamination résiduelle serait inférieure au critère C. À l'emplacement K-3, caractérisé en 1999, les travaux de réhabilitation de 2000 à 2002 ont nécessité l'excavation de 766 m^3 de sols contaminés se situant dans la plage B-C et de 3 667 m^3 de sols qui étaient plus contaminés que le critère C ; toutefois, des sols dont la contamination était supérieure au critère C n'ont pu être excavés en raison de la présence de conduites. Les sols à K-5, où se trouvait autrefois la raffinerie de Texaco, ont été réhabilités de 1995 à 1997 et caractérisés en 2002 ; la contamination résiduelle y serait inférieure au critère C de la Politique (PR5.4, p. 12 à 25).

Selon l'avis du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs sur la recevabilité de l'étude d'impact, l'information disponible trace un portrait global de la situation mais elle demeure incomplète. Les travaux effectués lors des campagnes de caractérisation et de réhabilitation ne sont pas décrits entièrement, et le volume des sols excédant le critère d'usage sur les terrains K-1 et K-3 ne sont pas disponibles. Le Ministère estime qu'une autorisation éventuelle du projet devrait être assujettie à la condition de compléter l'information et de procéder à toute réhabilitation exigée (PR6.1 ; PR7). Le promoteur s'est engagé, advenant l'autorisation de son

1. La grille distingue les niveaux suivants :

   inférieur à A : critère désignant un sol qui peut être utilisé sans restriction ;

   plage A-B : critère désignant un sol qui peut être utilisé comme matériau de remblayage sur les terrains contaminés à vocation résidentielle en voie de réhabilitation ou sur tout terrain à vocation commerciale ou industrielle, à la condition que son utilisation n'ait pas pour effet d'augmenter la contamination du terrain récepteur ;

   plage B-C : critère désignant un sol qui doit être décontaminé ou qui peut être utilisé comme matériau de remblayage sur le terrain d'origine à la condition qu'il n'ait pas pour effet d'augmenter la contamination du terrain et que l'usage de ce terrain soit à vocation commerciale ou industrielle ;

   supérieur à C : critère désignant un sol qui doit être décontaminé ou déposé dans un lieu d'enfouissement sécuritaire autorisé à recevoir des sols.

projet, à compléter une étude de caractérisation et de réhabilitation des sols, s'il y a lieu, au fur et à mesure de l'exécution des travaux (PR5.4.1, annexe A).

- *Constat — La commission constate que la caractérisation des sols sur certains emplacements prévus pour des réservoirs chez Canterm terminaux canadiens inc. n'est pas complétée et devrait l'être avant le début des travaux. Il est possible que des sols ne puissent être déplacés à moins d'être traités et réhabilités au préalable.*

Les digues et les merlons pourraient être érigés avec du sol prélevé sur place au moment des excavations pour recevoir les réservoirs, en conformité avec la Grille de gestion des sols contaminés. Cependant, pour l'érection des talus, le promoteur devra non seulement caractériser les sols excavés qu'il désire utiliser à cette fin, mais également le terrain récepteur. En outre, le promoteur estime que le volume excavé serait insuffisant pour aménager l'ensemble des digues de rétention, des merlons et des talus proposés. Le volume total requis serait d'environ 133 100 m^3, alors que les travaux d'excavation ne produiraient que quelque 76 700 m^3. Le promoteur précise que la provenance du volume manquant d'environ 56 400 m^3 de sol n'a pas été identifiée à cette étape du projet, mais les entreprises voisines pourraient fournir le volume supplémentaire de remblai nécessaire (DQ1.1, annexe A). Notons que la Politique permet de transférer seulement des sols dont la contamination est inférieure ou égale au critère B. Selon la représentante du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, pour recevoir la végétation herbacée, les arbres et les arbustes, les talus devraient être recouverts d'un sol approprié. Ce sol devrait nécessairement venir d'ailleurs et son transport exigerait un nombre considérable de voyages par camion, avec les nuisances qui en découlent (DQ7.1, p. 2).

- *Constat — La commission constate que l'aménagement de l'ensemble des digues de rétention, des merlons et des talus proposés exigerait un transfert de sols de l'ordre de 56 400 m^3, dont une partie devrait être un sol approprié pour aménager des plantations. Ce transport exigerait un nombre considérable de voyages par camion et contribuerait aux nuisances dans les quartiers avoisinants.*

L'eau

Sur les emplacements K-1 et K-3, les eaux de pluie et les eaux des cuvettes de rétention entourant les quais de chargement des camions-citernes sont actuellement acheminées vers un séparateur huile/eau. Les hydrocarbures y sont interceptés et l'eau résiduelle, qui doit satisfaire aux normes de rejet de la Communauté métropolitaine de Montréal, est ensuite acheminée vers le fleuve Saint-Laurent. À partir de 2006, l'eau issue des séparateurs sera envoyée à l'égout combiné de la ville de Montréal. Dans le cadre du projet d'agrandissement, un séparateur serait installé à

l'emplacement K-2, et une procédure identique serait établie. À ces fins, Canterm devrait faire une nouvelle demande de permis auprès de la Communauté métropolitaine de Montréal (M. Yves Bourassa, DT3, p. 13 et 14).

Cette procédure est appropriée, mais la commission note qu'au moment de pluies abondantes l'égout combiné est surchargé et que la Communauté métropolitaine de Montréal doit procéder à une surverse. Les eaux usées sont alors déversées directement dans le fleuve Saint-Laurent, sans traitement. Ainsi, en 2005 dans l'est de Montréal, cela s'est produit à 87 reprises, une situation qui préoccupe le Comité ZIP Jacques-Cartier (M. Yves Bourassa, DT3, p. 13 ; DB47 ; M^{me} Chantale Rouleau, DT2, p. 33).

- ***Avis 7*** *— Constatant que Canterm terminaux canadiens inc. et les entreprises de la zone industrielle contribuent à l'engorgement des égouts combinés et au problème des surverses dans l'est de Montréal au cours de pluies abondantes, la commission est d'avis que les autorités municipales et les utilisateurs concernés devraient envisager un mode de gestion plus approprié, tels des bassins de rétention ou des égouts séparés.*

Au moment des excavations pour installer de nouveaux réservoirs, il est probable que de l'eau souterraine apparaisse en surface. Sur l'emplacement K-1, caractérisé en juin 1999, six échantillons d'eau souterraine ont excédé les critères pour la résurgence dans les eaux de surface de la *Politique de protection des sols et de réhabilitation des terrains contaminés*. Dans les études de caractérisation à l'emplacement K-2, dont la plus récente date d'août 1994, un échantillon d'eau provenant des accumulations dans les tranchées d'exploration a présenté des concentrations en composés phénoliques se situant dans la plage B-C. À l'emplacement K-3, caractérisé en 1999 et réhabilité de 2000 à 2002, un total de 300 000 litres d'eau ont été pompés et un programme de surveillance de la qualité de l'eau souterraine a été mis en place. Les résultats indiquent la présence d'hydrocarbures pétroliers dans l'eau souterraine à des concentrations supérieures au critère « Eau de surface et égouts » de la Politique. Enfin, à l'emplacement K-5, réhabilité de 1995 à 1997 et caractérisé en 2002, l'eau souterraine respecterait le critère de la Politique. En audience publique, le promoteur a fait état d'un programme de surveillance et de suivi pour faire en sorte que ces eaux soient captées et traitées (PR6.1, avis technique du 2 novembre 2005 ; M. Claude Veilleux, DT1, p. 23).

- *Constat — La commission constate que l'eau souterraine à certains endroits visés par le projet de Canterm terminaux canadiens inc. est contaminée par les hydrocarbures. Le promoteur a indiqué son intention de continuer le suivi et le traitement de ces eaux avant de les acheminer à l'égout municipal.*

Chapitre 3 L'aménagement du territoire et le développement durable

L'intégration des terminaux de Canterm au milieu urbain constitue une source de préoccupation pour la majorité des participants à l'audience publique. Ces terminaux, localisés à la limite sud d'une zone industrielle vouée notamment à la pétrochimie, à la métallurgie, au raffinage, à l'exploitation de carrières et aux activités portuaires, sont adjacents à des zones résidentielles et récréatives bien établies. Selon les participants, cette proximité rend la cohabitation difficile et nuit à la qualité de vie des résidants. Dans le présent chapitre, la commission examine les conflits d'usages et le concept d'une zone de transition à l'interface des villes de Montréal et Montréal-Est.

La commission tient d'abord à rappeler que le conseil municipal de la Ville de Montréal créé le 1er janvier 2002 a adopté, le 23 novembre 2004, un plan d'urbanisme traitant à la fois des enjeux sur l'ensemble de l'île et des particularités de ses 27 arrondissements. Ce plan découle d'une démarche de planification et de concertation amorcée au Sommet de Montréal en juin 2002. Une consultation publique tenue par l'Office de consultation publique de Montréal durant l'été de 2004 a permis aux Montréalais de faire connaître leurs points de vue quant à l'aménagement et au développement de leur ville et de leur arrondissement. « Le Plan d'urbanisme constitue un contrat social entre la Ville, les gouvernements, les partenaires privés et communautaires et l'ensemble de la population [...] le Plan d'urbanisme doit être considéré comme dynamique et évolutif » (DB5, p. 2). Selon le régime prévu dans la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* (L.R.Q., c. A-19.1), il s'agit en effet d'un document de planification et d'intention non réglementaire et ses grandes orientations doivent se traduire dans la réglementation locale d'urbanisme, tel le règlement de zonage.

Les terminaux de Canterm se situaient jusqu'à récemment sur le territoire de l'arrondissement de Rivière-des-Prairies–Pointe-aux-Trembles–Montréal-Est. Depuis le 1er janvier 2006, le territoire visé par le projet fait partie du territoire de la ville reconstituée de Montréal-Est[1] qui a maintenant compétence à l'égard du plan d'urbanisme de Montréal touchant son territoire et en matière de réglementation de zonage sur son territoire. La partie du Plan d'urbanisme de Montréal concernant le territoire de la ville reconstituée de Montréal-Est correspond maintenant, en fait, au

1. Québec, Décret 974-2005 « Concernant la reconstitution de la ville de Montréal-Est », *Gazette officielle du Québec*, partie 2, 2 novembre 2005, p. 6300.

Plan d'urbanisme de Montréal-Est. Cela dit, à des fins d'analyse, les sections qui suivent renvoient aux chapitres du Plan d'urbanisme de Montréal concernant les arrondissements de Mercier–Hochelaga-Maisonneuve et de Rivière-des-Prairies–Pointe-aux-Trembles–Montréal-Est.

L'emplacement des nouveaux réservoirs

Des citoyens ont déploré que le promoteur n'ait pas choisi de construire ses nouveaux réservoirs sur un terrain industriel qui soit plus éloigné des zones résidentielles. L'un deux a proposé les terrains de l'ancienne raffinerie Esso, à environ deux kilomètres au nord (M. Roland Rhéaume, DT4, p. 130). Un autre a suggéré que Canterm utilise des réservoirs apparemment vides et appartenant à Petro-Canada au-delà du terminal K-4 (M. Marc Lessard, DT4, p. 71). Dans ce dernier cas, le promoteur a mentionné qu'au moins un des réservoirs est actuellement utilisé, et qu'il doutait que le propriétaire, qui est lui-même en phase d'examen d'un projet semblable à celui de Canterm (Projet d'addition de réservoirs de produits pétroliers à la raffinerie de Petro-Canada à Montréal), accepte de vendre des actifs à un compétiteur (M. Richard Pouliot, DT4, p. 72).

D'autres, enfin, ont suggéré que Canterm construise ses nouveaux réservoirs sur l'un des terrains vacants dans la zone industrielle. Cependant, selon le promoteur, les seuls endroits appropriés seraient en phase de décontamination ou non disponibles (M. Richard Pouliot, DT2, p. 65). À ce sujet, la commission a constaté que la Ville de Montréal-Est n'avait pas d'inventaire des terrains vacants sur son territoire, ni de leur état de contamination (M. André Billette, DT7, p. 5).

Le promoteur a présenté les raisons qui lui ont permis de conclure que le terrain industriel actuel était le seul valable pour son projet. Par exemple, il a accès au quai n° 94 qui « est certainement un des meilleurs dans l'est de Montréal parce que [...] les navires qui entrent chez nous n'ont pas besoin d'être remorqués [...] ce qui réduit de beaucoup les coûts et [permet des] conditions d'exploitation en toute sécurité » (M. Richard Pouliot, DT2, p. 65). En outre, Canterm possède sur ses terrains 45 réservoirs et des infrastructures en place depuis de nombreuses années, tel l'intercepteur d'hydrocarbures à l'emplacement K-3. L'entreprise a construit deux pipelines sur les terrains du port de Montréal et possède son propre réseau interne de distribution et de répartition entre les réservoirs. Un déménagement exigerait de tout reconstruire ailleurs et d'assumer également les coûts liés à l'interruption de l'exploitation et aux impacts sur l'environnement et sur les infrastructures des services municipaux, portuaires et autres.

- *Constat — La commission constate que le lieu choisi par Canterm terminaux canadiens inc. pour construire ses nouveaux réservoirs d'entreposage de produits liquides à Montréal-Est semble favorable du point de vue de l'économie et de l'environnement biophysique.*

La commission a cependant constaté que ce choix était en contradiction avec les attentes de la plupart des participants à l'audience publique, des représentants de l'arrondissement voisin et des députés de cette circonscription aux deux paliers de gouvernement. Outre les éléments évoqués dans les chapitres précédents, la commission a relevé de nombreuses objections relatives à l'aménagement du territoire.

L'affectation du sol et le zonage

Selon le Plan d'urbanisme de Montréal, quatre catégories d'affectation du sol caractérisent le territoire situé à l'est de la rue Sherbrooke, à la limite de la ville de Montréal-Est et de l'arrondissement de Mercier–Hochelaga-Maisonneuve. Les espaces au nord de la limite sont désignés comme « secteur résidentiel », « secteur d'emplois » et « grande emprise de transport ». Les terminaux de Canterm sont situés à l'intérieur du « secteur d'emplois ». Cette affectation à vocation économique où l'habitation est exclue comporte principalement des activités à caractère industriel ou commercial (DB9, p. 37 à 39). Au sud de la limite, l'affectation du sol correspond principalement à « secteur résidentiel » et « grand espace vert ou parc riverain » (DB7, non paginé, feuille 3).

Dans la ville de Montréal-Est, les terminaux K-1, K-2, K-3 et K-4 sont conformes au règlement de zonage qui permet, entres autres, un usage industriel lourd. Le terminal K-2, actuellement utilisé comme aire d'entreposage pour conteneurs, serait reconverti à son usage antérieur pour le stockage de produits pétroliers. Par contre, un changement de zonage serait exigé pour le terrain du terminal K-5 proposé, actuellement désigné « commerce et service », afin d'y permettre un usage industriel (PR5.1, p. 1-4 ; DB56.1, non paginé). Au moment de l'audience publique, aucune demande en ce sens n'avait été déposée à la Ville de Montréal-Est par Canterm (M. Richard Pouliot, DT2, p. 70).

Le territoire à proximité des terminaux K-1, K-2 et K-3 est une zone mixte principalement utilisée à des fins commerciale et résidentielle. De plus, une zone d'équipements collectifs et institutionnels, comprenant le parc de la promenade Bellerive en bordure du Saint-Laurent, se situe au sud du terminal K-3 (DB8 ; DB35). Soulignons que la Ville de Montréal loue cet espace récréatif de l'Administration

portuaire de Montréal et que cette dernière s'est réservée un droit de passage permettant d'accéder à un bollard pour amarrer les navires (DQ1.1, annexe B, p. B-2).

- *Constat — La commission constate que le projet de Canterm terminaux canadiens inc. serait conforme aux affectations du sol prévues dans la réglementation de zonage et que seul le terrain du terminal K-5 proposé nécessiterait un changement de zonage par la Ville de Montréal-Est.*

Une enclave résidentielle

Une enclave avec un parc et des habitations, dont les coopératives Le fleuve de l'espoir et Les rives du Saint-Laurent, s'insère dans la zone industrielle de Montréal-Est, à l'est du terminal K-2. La plupart des maisons de cette enclave datent de plusieurs décennies, mais les habitations coopératives ont été construites en 2003 et 2004 dans le cadre du programme Accès Logis et de l'Opération 5 000 logements. Ce projet offrait 114 unités de logements communautaires pour des familles à faible revenu, dont certaines destinées à des personnes à mobilité réduite ; plus de 300 personnes habitent actuellement ces logements (DB56, p. 1, 2 et 9).

Les habitations coopératives ont été construites sur le lieu d'un terminus de la Société de transport de l'ancienne Communauté urbaine de Montréal. Comme cette propriété faisait partie d'une zone commerciale où l'activité résidentielle n'était pas autorisée, la réalisation du projet exigeait une modification au zonage municipal (DB56, p. 2). En octobre 2001, l'ancienne Ville de Montréal-Est avait apporté son appui au Groupe de ressources techniques Bâtir son quartier, un organisme à but non lucratif qui développe du logement coopératif, pour présenter une demande de changement de zonage (DB60). De plus, lors de sa réunion du 18 mars 2002, le Comité consultatif d'urbanisme de l'arrondissement de Rivière-des-Prairies–Pointe-aux-Trembles–Montréal-Est avait jugé recevable une éventuelle demande de changement de zonage pour permettre la venue de logements communautaires dans ce secteur de l'arrondissement (DB56, p. 1).

Cette modification au règlement de zonage est entrée en vigueur le 17 décembre 2002 après avoir été jugée conforme au Plan d'urbanisme de Montréal par le Comité exécutif (DB56.1, non paginé, feuilles 8 et 10). Aucune demande d'approbation référendaire sur cette modification n'avait été reçue à l'arrondissement à la suite de la consultation publique de septembre 2002 (*ibid.*, feuille 11). Précisons toutefois qu'il n'y a pas de disposition dans la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* qui permette aux citoyens d'un arrondissement, tel Mercier–Hochelaga-Maisonneuve, de se prononcer sur un projet de modification au zonage dans un autre arrondissement ou une autre ville (DM7, p. 2 ; M. Michel Archambault, DT2, p. 72).

L'audience publique a fait ressortir les craintes et les préoccupations des résidants de l'enclave, dont les coopératives, qui sont liées aux risques d'accidents et aux nuisances éventuellement causées par les activités de manutention, d'entreposage et de transport liées au projet (Coopératives Le fleuve de l'espoir et Les rives du Saint-Laurent, DM5). Si le projet se réalisait, les coopératives d'habitation se trouveraient à une centaine de mètres du réservoir le plus près au terminal K-2. Selon la Fédération des coopératives d'habitation intermunicipale du Montréal métropolitain, il aurait été préférable que le Groupe de ressources techniques Bâtir son quartier ne retienne pas ce terrain étant donné qu'il est adjacent à une zone industrielle lourde (M. Denis Plante, DT7, p. 21).

- ***Avis 8*** — *La commission est d'avis que les secteurs où les risques d'accidents et les nuisances pour la population environnante sont élevés en raison des activités industrielles lourdes devraient être évités au moment de la planification et de l'établissement de zones résidentielles.*

L'aménagement d'une zone de transition

Les terminaux de Canterm se situent dans une unité de paysage « industriel » qui est adjacente à deux autres au sud : une unité de paysage « résidentiel » caractérisée par une trame urbaine essentiellement composée d'immeubles à logements et de commerces, et une unité de paysage « récréatif » correspondant au parc de la promenade Bellerive. Ce parc, qui offre une ouverture sur le fleuve, est un élément fortement valorisé (PR3.1, p. 3-31 ; DB7, non paginé, feuille 13). Le manque de cohérence et d'harmonie entre ces diverses unités de paysage cause des conflits d'usages. Les 45 réservoirs actuels constituent la principale source d'impact visuel des terminaux de Canterm ; leur hauteur varie entre 0,91 m et 15,85 m, les deux tiers faisant quelque 9 m et plus. Peu d'écrans visuels sont présents, mis à part un talus bas avec quelques arbres au sud-ouest du terminal K-2 (M. Richard Pouliot, DT3, p. 76).

La hauteur des quatorze réservoirs projetés varierait entre 14,63 m et 15,24 m (DA1, annexe 1, p. 2 à 6). Selon Canterm, ils ne modifieraient pas substantiellement la vue qu'ont les résidants voisins sur les terminaux K-1 et K-3, tandis que le futur terminal K-5 serait suffisamment éloigné des habitations (PR3.1, p. 5-18 ; PR3.3, p. 5-11). Toutefois, selon la commission, bien que les nouveaux réservoirs seraient construits dans le paysage industriel des terminaux, ils créeraient un impact visuel certain pour les résidants limitrophes aux terminaux K-2 et K-3, pour les usagers du parc de la promenade Bellerive, ainsi que pour les automobilistes, les cyclistes et les piétons circulant sur Notre-Dame Est, Hochelaga, Georges-V et les petites rues avoisinantes.

Afin d'atténuer l'impact visuel des réservoirs actuels et projetés, Canterm projette d'ériger en bordure des terminaux K-1, K-2 et K-3 des talus d'une hauteur d'environ 10 m et dont la base serait d'environ 30 m (figure 1). Un aménagement paysager est prévu sur la pente des talus la plus visible depuis les secteurs résidentiels adjacents (DA1, p. 1-1 à 1-7). Une partie du stationnement actuel entre l'avenue Georges-V et la limite sud du terminal K-1 serait utilisée pour l'érection d'un talus. Au terminal K-3, le stationnement pour camions en face des coopératives d'habitation et l'accès sur la rue Notre-Dame Est seraient éliminés. Par ailleurs, au sud-est, des contraintes d'espace ainsi qu'un accès d'urgence et un égout municipal limiteraient la hauteur du talus et empêcheraient son prolongement jusqu'au quai n° 94 (M. Richard Pouliot, DT3, p. 74 à 76). Au nord également, le prolongement du talus le long de la rue Notre-Dame Est serait limité par un accès en cas d'incendie, un droit de passage et un poste électrique d'Hydro-Québec (PR5.2.1, annexe 8 ; M. Richard Pouliot, DT3, p. 77).

Canterm a mentionné lors de l'audience publique qu'elle recherchait ainsi un équilibre entre la nécessité de préserver des vues sur le fleuve tout en protégeant la communauté de ses activités (M. Richard Pouliot, DT4, p. 94). Ni la configuration définitive (limites, hauteur, pente et profil) des talus ni le type de végétation devant les recouvrir ne sont arrêtés, et l'ensemble devra être approuvé par les services de sécurité incendie de Montréal et Montréal-Est ainsi que par l'Administration portuaire de Montréal dans le cas du terminal K-3. De plus, les citoyens seraient consultés pour l'aménagement de ces talus par l'intermédiaire d'un comité de liaison mis en place par Canterm afin d'établir un dialogue sur une base permanente (DQ1.1, annexe A, p. A-1).

- *Constat — La commission constate que les talus paysagers que Canterm terminaux canadiens inc. propose d'ériger permettraient d'atténuer l'impact visuel des réservoirs actuels et projetés.*

À l'audience publique, plusieurs citoyens ont rejeté ce concept de talus, arguant que la configuration choisie n'était pas adéquate ou que l'ensemble serait trop massif, masquant les vues sur le fleuve et enclavant encore davantage leur milieu de vie. La protection des percées visuelles sur le fleuve fait effectivement partie des orientations d'aménagement prévues dans les chapitres du Plan d'urbanisme de Montréal portant sur les arrondissements concernés (DB7, non paginé, feuille 14 ; DB9, p. 9).

- ***Avis 9** — La commission est d'avis que la configuration des talus et les plantations devraient être optimisées afin de préserver des vues sur le fleuve et de minimiser l'effet d'enclavement de la population avoisinant l'emplacement de Canterm terminaux canadiens inc.*

Afin de parvenir à une transition plus harmonieuse entre les milieux de vie résidentiels et les activités industrielles, l'arrondissement de Mercier–Hochelaga-Maisonneuve avait considéré, lors de l'élaboration du Plan d'urbanisme de Montréal, que des mesures d'atténuation des nuisances devaient être étudiées (DM7, p. 3). De plus, selon le chapitre de l'arrondissement de Rivière-des-Prairies–Pointe-aux-Trembles–Montréal-Est, l'optimisation de l'utilisation des espaces industriels, dont ceux de Montréal-Est, devrait se faire en assurant la gestion de leurs interfaces avec les milieux de vie avoisinants (DB9, p. 12). La création de zones de transition, incluant des écrans visuels et sonores entre les quartiers résidentiels et la zone industrielle lourde, est réclamée depuis plusieurs années par les citoyens de l'est de l'île de Montréal et avait été estimée nécessaire par la commission du BAPE lors de l'examen du projet d'Interquisa Canada inc. situé au nord de celui de Canterm (BAPE 2001, p. 71, 77 et 83). Au cours de la présente audience publique, Solidarité Mercier-Est a précisé que « le talus devrait être une des composantes d'une zone de transition » pour assurer la sécurité de la population environnante et réduire les nuisances (M. Patrick Malbœuf, DT6, p. 21). Plusieurs critères et pistes de solution ont été proposés par des citoyens, dont une augmentation de la distance réglementaire actuelle de 15 m entre industries et résidences, une harmonisation esthétique, l'aménagement d'espaces verts avec des plantations d'arbres ou même un lien continu avec le parc de la promenade Bellerive (Solidarité Mercier-Est, DM19, p. 6 et 10 ; M. Roland Rhéaume, DM16, non paginé ; M^{me} Célyne Piché, DM25, p. 3 ; Comité Promenade Bellerive inc., DM27, p. 11).

- ***Avis 10*** — *La commission est d'avis que le concept de talus proposé par Canterm terminaux canadiens inc. constituerait un point de départ à l'établissement d'une véritable zone de transition entre les secteurs résidentiels et l'industrie lourde.*

Dans le Plan d'urbanisme de Montréal, l'objectif 9 du chapitre concernant l'arrondissement de Rivière-des-Prairies–Pointe-aux-Trembles–Montréal-Est vise à faire modifier les dispositions réglementaires relatives à la détermination de distances séparatrices minimales entre les industries lourdes et les secteurs résidentiels, l'interdiction de certains usages à proximité des résidences, l'aménagement de zones tampons et la gestion des nuisances visuelles, sonores et olfactives. Toutefois, contrairement aux secteurs résidentiels plus au nord, le secteur de l'avenue Georges-V n'est pas visé. De l'avis de l'arrondissement de Mercier–Hochelaga-Maisonneuve, cet objectif devrait s'appliquer également à ce secteur et être mis en œuvre par la Ville de Montréal-Est (DB9, p. 13 et 19 ; DM7, p. 4 et 8). Afin d'assurer une meilleure cohabitation des usages aux limites des municipalités, cet arrondissement suggère également d'introduire de nouvelles dispositions dans le Schéma d'aménagement et de développement de la Communauté métropolitaine de Montréal en vue de fixer des normes minimales de distances séparatrices entre les

industries lourdes et les milieux résidentiels. Dans un même ordre d'idées, il suggère aussi que des modifications soient apportées au régime d'aménagement du territoire en vue de s'assurer que de telles distances séparatrices soient intégrées dans les outils d'aménagement du territoire régional et local à l'instar du régime d'aménagement du territoire applicable en zone agricole qui fixe des normes de distance séparatrice entre les usages agricoles et ceux non agricoles (DM7, p. 6 à 8).

En outre, selon l'arrondissement de Mercier–Hochelaga-Maisonneuve, les interventions en matière d'urbanisme à la frontière des deux municipalités se sont réalisées sans encadrement. Le Schéma d'aménagement actuellement applicable sur le territoire de l'île de Montréal et le Projet de schéma métropolitain d'aménagement et de développement de la Communauté métropolitaine de Montréal ne prévoient aucun mécanisme qui permettrait l'harmonisation des usages aux limites de deux municipalités (*ibid.*, p. 2).

- *Constat — La commission constate que les administrations municipales de Montréal et de Montréal-Est n'ont pas défini les moyens appropriés pour régler les conflits d'usages résultant de la juxtaposition d'une zone résidentielle et d'une zone industrielle lourde aux limites des deux municipalités.*

- ***Avis 11** — La commission est d'avis que le Schéma métropolitain d'aménagement et de développement de la Communauté métropolitaine de Montréal devrait inclure des critères, telle une norme de distance séparatrice, pour mieux encadrer l'interface entre industrie lourde et milieu résidentiel, ainsi que des dispositions réglementaires pour assurer l'harmonisation des usages aux limites de deux municipalités.*

Des citoyens ont exprimé l'avis que l'espace disponible entre le projet de Canterm et les résidences ne permettait tout simplement pas l'établissement d'une véritable zone de transition. La commission estime que la configuration actuelle des lieux laisse peu d'espace pour aménager une zone de transition efficace, à moins de détruire ou de déplacer certains bâtiments d'un côté ou de l'autre de l'interface. Selon la Direction de santé publique de Montréal, une zone de transition pourrait être mise en place lorsque des terrains deviennent vacants (DM23, p. 5 et 8).

L'instauration d'une véritable zone de transition nécessite donc une réflexion globale et à long terme réunissant les industries, les citoyens et les administrations publiques. La tâche exige de réserver un espace qui est en partie occupé par des bâtiments afin d'y aménager les éléments qui feront office de transition entre l'industrie lourde et les résidences. Des terrains actuellement voués à l'une ou l'autre fonction pourraient être convertis à l'industrie légère, au commerce ou à des espaces verts. Pour y arriver, il faut dès maintenant définir l'espace qui devra être ainsi aménagé, prévoir un échéancier, et instaurer des mécanismes qui permettront de réserver et d'acquérir,

lorsque l'occasion se présentera, les terrains et bâtiments ciblés pour la création de la zone de transition.

Des citoyens de même que l'arrondissement de Mercier–Hochelaga-Maisonneuve considèrent que la zone de transition devrait faire l'objet d'un plan d'aménagement d'ensemble du territoire. Selon la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* (L.R.Q., c. A-19.1, a. 145.9), une municipalité dotée d'un comité consultatif d'urbanisme peut adopter un règlement qui lui permet d'exiger que l'aménagement d'une zone se fasse de façon intégrée à partir d'un plan d'aménagement d'ensemble de manière à assurer un développement cohérent.

Dans cette optique, le chapitre d'arrondissement de Mercier–Hochelaga-Maisonneuve du Plan d'urbanisme de Montréal propose de mettre en place un mécanisme de concertation pour le secteur de planification détaillée Mercier-Est (DB7, non paginé, feuilles 13 et 14). Cette proposition a été réitérée par les représentants de l'arrondissement lors de l'audience publique (DM7, p. 7 et 8), et appuyée par plusieurs autres participants. Pour sa part, la Ville de Montréal-Est s'est dite disposée à discuter de la gestion des interfaces avec l'arrondissement de Mercier–Hochelaga-Maisonneuve (M. Yvon Labrosse, DT7, p. 4). L'Association industrielle de l'est de Montréal estime que le maintien et le développement d'un secteur industriel prospère ne peuvent se faire qu'en harmonie avec le milieu et elle reconnaît que l'établissement d'une zone de transition est incontournable pour assurer cette harmonie (M. Pierre Fratolillo, DT6, p. 57).

- ***Avis 12*** — *La commission est d'avis qu'un plan d'aménagement d'ensemble à l'interface de la ville de Montréal-Est et de l'arrondissement de Mercier–Hochelaga-Maisonneuve de la ville de Montréal devrait être élaboré pour établir une zone de transition aux limites des deux villes. Ces deux instances devraient mettre en place un comité afin de planifier la transformation de l'interface en étroite collaboration avec l'industrie, les citoyens et l'Administration portuaire de Montréal.*

La réduction des nuisances dues au camionnage

La Ville de Montréal réglemente le camionnage selon un réseau qui détermine les voies permises et fixe les horaires régissant la circulation des véhicules lourds sur l'île de Montréal (DB27). Dans la zone d'étude du projet, le camionnage dit « de transit » est permis en tout temps sur la rue Notre-Dame Est au sud de Lakefield, sur l'avenue Lakefield, sur la rue Hochelaga entre Lakefield et Georges-V, sur l'avenue Georges-V entre Hochelaga et Sherbrooke ainsi que sur la rue Sherbrooke. Notons que l'avenue Georges-V est interdite au camionnage de transit en tout temps entre Hochelaga et

Notre-Dame Est et qu'il est permis seulement de 9 h à 17 h sur la rue Notre-Dame Est au nord de l'avenue Lakefield.

La réduction ou l'élimination du camionnage sur la rue Notre-Dame Est dans Mercier-Est est souhaitée par plusieurs participants. Ils ont d'ailleurs fait des propositions pour réduire les nuisances dans les secteurs habités riverains de la rue Notre-Dame Est : harmonisation de la réglementation de la Ville de Montréal-Est sur le camionnage, transfert des camions vers le réseau autoroutier, réduction du nombre de voies de circulation, déplacement des entreprises génératrices de trafic lourd, augmentation de la surveillance policière, amélioration de l'état de la chaussée, modernisation des feux de circulation. Le Groupe en recherche urbaine Hochelaga-Maisonneuve propose de mettre en place des mesures pour réduire le transport des matières dangereuses sur le réseau d'artères avant d'augmenter l'entreposage de produits pétrochimiques sur l'île de Montréal (M. Philippe Côté, DT5, p. 62 et 65). Toutefois, la rue Notre-Dame Est est actuellement la seule voie de circulation dans l'est de l'île qui permet en tout temps le camionnage en transit et donne un lien direct au port de Montréal et aux industries de Montréal-Est. Par ailleurs, les camions d'origine locale, provenant entre autres des entreprises de Montréal-Est, peuvent circuler en tout temps sur la rue Notre-Dame Est (M. Guy Bédard, DT4, p. 25).

L'arrondissement de Mercier–Hochelaga-Maisonneuve a annoncé une étude sur le camionnage en milieu résidentiel, étape préalable pour modifier le réseau de camionnage qui serait éventuellement soumis à l'approbation de la Ville de Montréal et du ministère des Transports du Québec (DM7, p. 10). Un arrimage de la réglementation de la circulation des véhicules lourds avec celle de la Ville Montréal-Est serait également nécessaire pour contrôler ou minimiser les nuisances (M. Michel Archambault, DT1, p. 95, 96 et 100). Soulignons que le Plan d'urbanisme de Montréal pour Mercier-Est prévoyait la réalisation d'une étude d'impact visant la réduction du camionnage à l'extrémité est de l'arrondissement et sur la rue Notre-Dame Est. Cette étude devait être réalisée conjointement avec les deux arrondissements d'alors, à savoir Rivière-des-Prairies–Pointe-aux-Trembles–Montréal-Est et Mercier–Hochelaga-Maisonneuve (DB7, non paginé, feuilles 13 et 14).

- *Constat — La commission constate que l'arrondissement de Mercier–Hochelaga-Maisonneuve de la ville de Montréal entend revoir le réseau de camionnage et rechercher des solutions pour minimiser les nuisances dues à la circulation des véhicules lourds dans le quartier résidentiel de Mercier-Est. Les modifications au réseau devront toutefois être autorisées par la Ville de Montréal et le ministère des Transports du Québec.*

La construction éventuelle d'un nouveau lien routier dans la zone industrielle fait également partie des solutions pour réduire le trafic lourd dans les quartiers

résidentiels (M. Michel Archambault, DT1, p. 96 et 100). Un projet nommé Bourget-Forget est envisagé depuis au moins 2001 pour relier la rue Notre-Dame Est au boulevard Henri-Bourassa, et trois variantes de tracé ont déjà été proposées (DB48 ; M. André Billette, DT1, p. 98 et 99 ; BAPE 2001). Certains participants recommandent la construction le plus rapidement possible de ce lien routier, tandis que d'autres doutent de son utilité.

D'après le Plan d'urbanisme de Montréal, cet axe est-ouest entre le boulevard Henri-Bourassa et la rue Notre-Dame Est répondrait aux besoins de transport à la fois des personnes et des marchandises. L'amélioration de l'accessibilité au secteur adjacent permettrait également de réaménager les espaces industriels et d'offrir de nouveaux espaces pour des activités économiques (DB7, non paginé, feuilles 2, 15 et 16 ; DB9, p. 3, 5, 12, 14 et 15). Des études de circulation et d'impact devront toutefois être réalisées afin de déterminer le tracé à privilégier (DQ2.1). Mentionnons que le projet de prolongement du boulevard Bourget fait présentement l'objet d'une étude dans le cadre du Plan de transport de l'agglomération de Montréal. Pour la Ville de Montréal, « la planification détaillée Bourget-Forget sera une occasion de raffiner les orientations et les moyens d'améliorer l'interface entre les secteurs d'emplois de Montréal-Est et le milieu résidentiel de Mercier–Hochelaga-Maisonneuve et d'Anjou » (DM31, p. 3).

- ***Avis 13*** — *La commission est d'avis que des correctifs doivent être apportés dans les plus brefs délais au problème du trafic lourd alimentant la zone industrielle de Montréal-Est. Elle note, à titre d'exemple, qu'un nouveau lien routier Bourget-Forget fait partie des solutions à l'étude dans le cadre du Plan de transport de l'agglomération de Montréal dans le but de réduire les nuisances pour la population résidante.*

Le développement durable

Le promoteur donne comme premier objectif pour son projet de répondre à la demande croissante de la société pour des produits pétroliers (M. Richard Pouliot, DT1, p. 18). Dans une perspective de développement durable, l'on ne doit pas se satisfaire de cette justification, ni même du fait que le projet favorisera en partie l'utilisation de nouveaux carburants moins polluants. Il faut également se demander si le projet constitue un pas positif dans le développement économique et social, plus particulièrement pour la communauté où le projet s'implanterait.

L'Assemblée nationale du Québec a adopté récemment la *Loi sur le développement durable* (L.Q. 2006, c. 3) qui est entrée en vigueur le 19 avril 2006. L'article 6 de la Loi énonce seize principes pour guider la société québécoise. Certains ont été invoqués par des participants à l'audience publique puisqu'ils visent précisément à concilier

développement économique et équité sociale. Ces principes sont les suivants, accompagnés d'extraits tirés de la définition qui leur est donnée dans la Loi :

- Santé et qualité de vie : les personnes, la protection de leur santé et l'amélioration de leur qualité de vie sont au centre des préoccupations.
- Équité et solidarité sociales : les actions de développement doivent être entreprises dans un souci d'équité.
- Participation et engagement : la participation et l'engagement des citoyens et des groupes qu'ils représentent sont nécessaires pour définir une vision concertée du développement et assurer sa durabilité sur le plan environnemental, social et économique.
- Prévention : en présence d'un risque connu, des actions de prévention, d'atténuation et de correction doivent être mises en place, en priorité à la source.
- Internalisation des coûts : la valeur des biens et des services doit refléter l'ensemble des coûts qu'ils occasionnent à la société.

À cet égard, la création d'un processus de consultation et de concertation ainsi que le concept qui sous-tend la proposition de talus autour de l'emplacement représentent des gains pour la communauté. Ces talus réduiraient les nuisances visuelles, le bruit et possiblement les conséquences d'un accident industriel. Par contre, les participants soulignent qu'aucune mesure n'est proposée pour réduire la circulation des camions et des trains ni les nuisances qui leur sont associées.

L'étude d'impact a réservé peu d'espace aux aspects sociaux et aux retombées économiques pour le milieu où le projet s'implanterait. Plusieurs mémoires affirment que le projet serait garant de retombées économiques appréciables, ou qu'en favorisant les importations de combustibles et la compétition le projet permettrait aux consommateurs québécois de faire des économies, tout en assurant la sécurité des approvisionnements. Ces affirmations ne sont toutefois pas étayées et la Corporation de développement de l'est résume ainsi la pensée de certains participants : « Dans l'étude d'impact produite par le promoteur, sur un total de 132 pages sans compter les multiple annexes [...] moins d'une page est consacrée aux retombées économiques » (DM13, p. 4).

En audience publique, le promoteur a indiqué que son entreprise avait l'intention d'embaucher localement : « la politique que nous avons toujours eue chez Canterm, et même avant chez nos actionnaires, c'est d'aller chercher la ressource sur le plan local. Dans toute la mesure du possible, les gens qui ont travaillé à nos projets de construction ou d'aménagement sont des entrepreneurs et des travailleurs du milieu » (M. Richard Pouliot, DT1, p. 27). Ces paroles n'ont pas convaincu tous les participants :

> Rien ne nous permet [...] de juger du type ou de la qualité des emplois créés, de leur pérennité ou encore des possibilités d'emploi pour les travailleurs locaux. Malgré qu'il s'agisse d'un investissement de plus de 35 M$ [...] rien ne nous permet de croire que les 100 emplois temporaires créés durant la phase de construction ou les 10 emplois permanents seront occupés par des travailleurs locaux. Aucune mesure telle qu'une politique locale d'embauche ou des ententes avec des organismes d'employabilité ne vient soutenir leurs intentions.
> (Corporation de développement de l'est, DM13, p. 4)

Comme ce participant, il est permis de croire que le projet n'aurait pas d'apport structurant pour la communauté : « il nous semble que les avantages et les retombées économiques pour la communauté locale soient bien faibles en comparaison des inconvénients, des risques technologiques et des impacts négatifs sur les conditions de vie des populations avoisinantes » (*ibid.*). Le projet en phase d'exploitation créerait peu d'emplois, et les avantages économiques qui découleraient du projet profiteraient plutôt à la population du Québec et du Canada en général et à des intérêts lointains. Il y aurait peu de mesures visant à améliorer l'équité sociale, particulièrement pour les résidants les plus près, soit ceux qui vivent sur les rues avoisinantes, incluant les deux coopératives d'habitation et les autres résidences qui se trouvent enclavées dans la zone industrielle de Montréal-Est.

- *Constat — La commission constate que les aspects économiques du projet de Canterm terminaux canadiens inc. sont à peine abordés dans l'étude d'impact. Il n'a donc pas été démontré que le projet aurait des retombées économiques et des apports structurants pour le milieu récepteur.*

Le dossier des impacts cumulatifs a aussi interpellé des citoyens. Dans son étude d'impact, le promoteur conclut ainsi la section sur les effets cumulatifs : « L'étude des projets connexes et des autres projets en voie de réalisation ou futurs dans le voisinage des installations de Canterm n'a pas permis d'identifier des projets qui pourraient avoir des interactions avec le projet de Canterm de sorte qu'aucun effet cumulatif n'a été identifié » (PR3.1, p. 5-24). De nombreux participants à l'audience publique contestent cette affirmation, que résume bien la Corporation de développement de l'est :

> [...] il nous semble que cet aspect de l'étude d'impact mériterait une plus grande attention et un peu plus de recherche et de rigueur. À titre d'exemple, [...] l'étude d'impact aurait dû tenir compte du projet de Petro-Canada visant à construire de nouveaux réservoirs pétroliers dans l'est de Montréal, du projet de prolongement de l'autoroute 25 et de la construction d'un nouveau pont vers Laval qui créeront vraisemblablement une hausse des émissions polluantes dans l'est de Montréal et un accroissement de la circulation lourde.
> (DM13, p. 8)

Un autre participant souligne qu'« on a fermé quatre raffineries de pétrole ici dans l'est, mais on n'a jamais fermé les réservoirs d'entreposage des produits pétroliers de ces quatre raffineries-là. Les réservoirs sont toujours là. Donc, [...] ce projet, c'est un ajout net » (M. Bruce Walker, DT7, p. 9).

Le concept d'effets cumulatifs transcende la simple énumération des projets similaires ou connexes. Pour les résidants, il est clair qu'il faille inclure les projets qui ont vu le jour à Montréal-Est dans les années récentes. Notons la reprise des activités de pétrochimie chez Coastal, la société PTT, l'imprimerie Intercontinental, ainsi que l'usine d'Interquisa Canada, dont la capacité de production actuelle pourrait doubler (M^{me} Danielle Tapin, DT7, p. 42). En réalité, l'évaluation des impacts cumulatifs devrait considérer l'ensemble des activités industrielles de l'est de l'île, ainsi que les activités portuaires et la circulation lourde qui en découlent, touchant l'environnement biophysique et la qualité de la vie. À cela s'ajoutent les incertitudes liées à la possibilité d'un accident majeur ainsi qu'à la vocation future des nombreux terrains vacants dans la zone industrielle.

Ce ne sont pas des difficultés insurmontables, et dont le promoteur a tenu compte à certains égards. Ainsi, en ce qui concerne les émissions atmosphériques, la qualité de l'eau ou le bruit, il existe des critères qui permettent de tenir compte de l'effet cumulatif des divers projets. Ce sont, par exemple, les critères d'air ambiant que la somme des émissions provenant de toutes les activités ne doivent pas dépasser, et que l'ensemble des contributeurs doivent respecter (M^{me} Diane Gagnon, DT2, p. 38 et 39 ; M. Yves Bourassa, DT1, p. 48 et 49). Un principe analogue s'applique pour les rejets aux cours d'eau et pour le bruit. Il n'en demeure pas moins que, pour certains contaminants, la zone industrielle de Montréal-Est et la région périphérique est celle où les citoyens sont les plus exposés au Québec, ou même au Canada dans le cas du benzène. Ce sont des considérations qu'un examen des effets cumulatifs par le promoteur aurait dû relever.

- *Constat — La commission constate que Canterm terminaux canadiens inc. a fait peu de place à l'étude des impacts cumulatifs dans une zone industrielle qui a pourtant des effets marqués sur les quartiers résidentiels avoisinants.*

Enfin, comme il arrive souvent, on n'a pas exigé du promoteur qu'il évalue et comptabilise dans son étude économique et sociale les externalités et les incidences sur des composantes apparemment étrangères au projet mais sans lesquelles il ne pourrait être réalisé. Il s'agit, par exemple, de la construction et de l'entretien du réseau routier et des infrastructures municipales, des dépenses liées à la prévention et à la mise en œuvre des mesures d'urgence en regard des risques d'accident, de l'augmentation des gaz à effet de serre, de la détérioration des écosystèmes, de la perte d'occasions tel le développement récréotouristique des berges du Saint-

Laurent, et de la diminution de la qualité de vie. Une telle approche aurait permis de mieux cerner le véritable coût du projet et ses incidences à longue échéance, et de déterminer les bénéfices réels de ce projet industriel pour la société.

- ***Avis 14*** — *La commission est d'avis que la considération des externalités et des effets cumulatifs est essentielle au processus devant mener à une décision gouvernementale dans la perspective d'un développement durable. Elle devrait par conséquent avoir plus de poids lorsqu'il s'agit de déterminer si une étude d'impact est recevable afin que le public et les décideurs puissent évaluer l'ensemble des coûts et des bénéfices qu'un projet occasionne pour la société.*

Chapitre 4 La sécurité publique

L'exploitation d'un terminal présente des risques technologiques liés à l'entreposage de substances inflammables, explosives ou toxiques. La commission examine ici la gestion de ces risques associés aux installations actuelles et projetées sur la base des scénarios d'accidents élaborés par le promoteur et des conséquences éventuelles pour la population.

Les risques technologiques

L'analyse des risques technologiques a pour but de circonscrire les accidents susceptibles de se produire, d'en évaluer les conséquences et de juger de l'acceptabilité d'un projet à cet égard. Elle sert également à élaborer des mesures afin de prévenir les accidents ou de réduire leur fréquence et leurs conséquences.

Pour évaluer les risques technologiques, le promoteur s'est référé au guide rédigé par le Conseil pour la réduction des accidents industriels majeurs et dont la méthodologie est inspirée du *Risk Management Program* de l'agence étasunienne de protection de l'environnement. Ce guide comporte des listes de matières dangereuses entreposées avec des quantités seuils pour lesquelles des scénarios d'accidents doivent être définis. Divers guides sur les risques technologiques ont d'ailleurs adopté la même approche, dont ceux rédigés par les ministères du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, de la Sécurité publique et de la Santé et des Services sociaux (DB1 ; Lapalme 1999 ; Lefebvre 2001).

La construction de quatorze réservoirs représentant un volume supplémentaire de 229 millions de litres porterait la capacité d'entreposage de l'entreprise à près de 470 millions de litres. Le promoteur s'est également engagé à ne plus stocker de méthanol auquel était associée la plus grande zone d'impact en cas d'accident (DA1, p. 1-1, 1-8 et 1-9 ; M. Richard Pouliot, DT1, p. 53).

Les scénarios d'accidents industriels

Le promoteur a retenu l'essence, le mazout, le kérosène, l'éthanol et le naphte pour établir un certain nombre de scénarios d'accidents et a simulé les conséquences à l'aide d'un logiciel d'analyse de risques. Le tableau 8 présente la zone d'impact des pires scénarios d'accidents qui pourraient représenter un danger significatif à

Tableau 8 La zone d'impact des scénarios d'accidents considérés par Canterm terminaux canadiens inc. pour les réservoirs projetés

Substance	Terminal	Scénarios normalisés[1]		Scénarios alternatifs[2]		
		Risque d'explosion	Risque de toxicité	Risque de toxicité	Risque d'incendie	
		Pour l'explosion des vapeurs dégagées par la substance inflammable, à une surpression de 1 psi[3]	Pour la formation d'un nuage toxique, au seuil TEEL-2 [4]	Pour la formation d'un nuage toxique, au seuil TEEL-2 [4]	Pour l'inflammation des vapeurs dégagées par la substance inflammable (feu d'un nuage de vapeur), à la limite inférieure d'inflammabilité	Pour l'inflammation de la substance (feu de nappe), à une radiation thermique de 5 kW/m^2 [5]
		Rayon d'impact (m)				
Essence	K-1	738	—	—	160	117
	K-2, section sud	557	—	—		
Mazout	K-1	252	—	—	Non évalué	Non évalué
	K-2, section sud	190	—	—		
Kérosène	K-1	200	—	—	Non évalué	Non évalué
	K-2, section sud	152	—	—		
Éthanol	K-2, section nord	263	326	13	Non évalué	47
Mazout résiduel	K-3	197	—	—	Non évalué	Non évalué
Naphte	K-5	730	—	—	160	94

(1) Le scénario normalisé considère une perte totale de confinement et la vidange complète d'un réservoir.

(2) Le scénario alternatif considère la perte de 5 000 litres d'un réservoir.

(3) psi : « pound per square inch ». Le niveau de surpression de 1lb/po^2 représente le seuil correspondant à des possibilités de dommages au toit, aux murs et aux fenêtres des maisons et définit la zone à l'intérieur de laquelle les individus pourraient subir des blessures sérieuses.

(4) Le seuil de référence TEEL-2 (« Temporary Emergency Exposure Limit-2 ») pour l'éthanol correspond à un niveau de 3 300 ppm, concentration à laquelle presque tous les individus peuvent être exposés jusqu'à une heure sans qu'il n'y ait d'effets sérieux ou irréversibles sur leur santé ou sans qu'ils n'éprouvent de symptôme qui pourrait les empêcher de se protéger.

(5) Le seuil de référence de 5 kW/m^2 correspond au degré de chaleur pouvant causer à un individu des brûlures au second degré après 40 secondes d'exposition.

Sources : adapté de PR5.4, p. 1 et 2 ; DA1, p. 4-1 et 4-2 (tableaux 4.1 et 4.2) ; DB1.

l'extérieur du périmètre des terminaux K-1, K-2, K-3 et K-5 et touchant un des réservoirs projetés. La figure 2 illustre pour sa part les principales zones d'impact. L'analyse du promoteur n'a cependant pas tenu compte de son engagement à aménager des talus en bordure de certaines de ses installations, ce qui pourrait amortir l'onde de choc d'une explosion ou atténuer la radiation thermique d'un incendie. En outre, la commission note que l'analyse de risques du promoteur n'inclut pas les réservoirs existants dont certains, notamment sur l'emplacement K-1, sont situés à proximité de résidences.

Les scénarios normalisés

Le scénario normalisé est défini comme étant le relâchement de la plus grande quantité d'une matière dangereuse détenue dans le plus gros contenant et dont la distance d'impact est la plus grande. Il tient compte des mesures passives de prévention, tels les bassins de rétention, mais pas des mesures actives de prévention comme un quelconque système d'intervention mécanique.

Ainsi, la perte totale de confinement d'un des produits inflammables entreposés entraînerait le dégagement de vapeurs et la possibilité d'une explosion dont l'onde de choc s'atténuerait avec la distance. Le cas échéant, comme l'indique le tableau 8, la zone d'impact maximal, pour une surpression d'au moins 1 psi et à l'intérieur de laquelle les individus seraient exposés à des blessures sérieuses, pourrait s'étendre jusqu'à 738 m du réservoir. Ce rayon de 738 m correspondrait à l'impact de la rupture soudaine du réservoir K-1-26 contenant quelque 14 millions de litres suivie de l'explosion du nuage de vapeurs d'essence ainsi dégagées.

La libération d'éthanol à partir d'un des réservoirs de la section nord-nord-est du terminal K-2 entraînerait également la formation d'un nuage toxique à la température et à la pression ambiantes. Le rayon d'impact serait alors de 326 m, sur la base d'un seuil de référence de 3 300 ppm de vapeurs d'éthanol. Presque tous les individus exposés à cette concentration maximale dans l'air ambiant pendant une heure ne subiraient aucun effet sérieux ou irréversible sur leur santé, ou n'éprouveraient de symptôme qui pourrait les empêcher de se protéger. Les personnes qui seraient plus près de l'accident pourraient cependant être davantage touchées, comme pour les autres scénarios.

Les scénarios alternatifs

Le scénario alternatif doit être réalisé si les résultats du scénario normalisé démontrent un risque pour la population avoisinante. Il représente un événement plausible ou ayant une plus grande probabilité de se produire que le scénario normalisé. Ce scénario tient compte des mesures de protection actives et passives et

s'appuie sur l'expérience et le jugement liés à l'historique des incidents ou aux probabilités de défaillance des installations.

En cas de bris à l'un des réservoirs, le promoteur a estimé la zone d'impact pour un feu de nuage de vapeurs d'essence ou de naphte, pour un feu de nappe d'essence, d'éthanol ou de naphte, de même que pour la formation d'un nuage toxique de vapeurs d'éthanol.

Pour les risques d'incendie, le tableau 8 indique que l'essence et le naphte présenteraient des rayons d'impact identiques advenant une inflammation des vapeurs dégagées, soit 160 m, et que l'essence aurait le plus grand rayon d'impact advenant un feu de nappe. À 117 m du point d'origine, la chaleur dégagée par une nappe d'essence en flammes causerait alors des brûlures au second degré après 40 secondes d'exposition. Quant au risque de toxicité lié à l'éthanol, le seuil de référence TEEL-2 serait atteint à 13 m de la source d'émission.

Les conséquences éventuelles

Trois des cinq secteurs visés par le projet, soit K-1, K-2 et K-3, sont situés à proximité de zones d'habitation, et le promoteur prévoit y ériger 11 réservoirs totalisant plus de 145 millions de litres de produits dangereux (figure 1). Les terminaux K-1 et K-3 regroupent déjà plus de 35 réservoirs et au-delà de 200 millions de litres de produits pétroliers et pétrochimiques (PR5.1.1, p. 3 et 11 ; DA1, annexe 1).

Les gens qui demeurent à l'est et au sud des installations actuelles et projetées seraient donc vulnérables si un déversement majeur se produisait. À titre d'exemple, selon les simulations réalisées par Canterm, la rupture soudaine du nouveau réservoir au terminal K-1 (scénario normalisé) pourrait provoquer un sinistre s'étendant du fleuve Saint-Laurent jusqu'à la rue Sherbrooke. La zone d'impact engloberait alors des secteurs résidentiels où vivent des centaines de personnes.

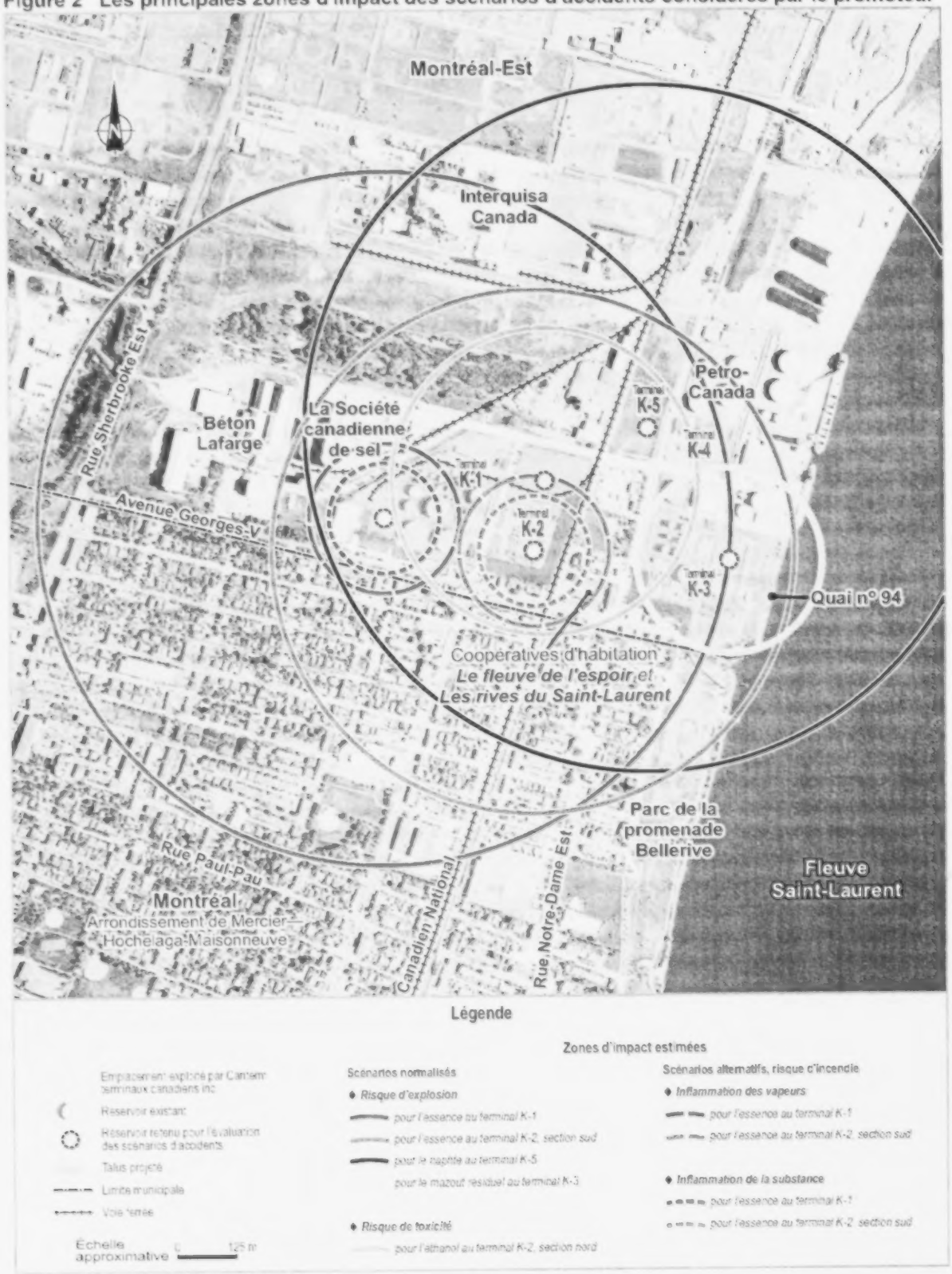
En outre, compte tenu des infrastructures aux environs, un tel accident pourrait occasionner une réaction en chaîne (effet domino) et en aggraver l'ampleur, ce que le promoteur n'a pas vraiment évalué. Le promoteur n'a pas non plus évalué le risque accru lié à son projet par rapport à la situation actuelle, ni la probabilité d'occurrence d'un événement imprévu pouvant occasionner des blessures sérieuses aux personnes ou créer des dommages considérables aux bâtiments.

La possibilité d'une explosion, d'un incendie ou d'un nuage toxique, aussi faible soit-elle, a soulevé de vives inquiétudes auprès des participants à l'audience publique qui, majoritairement, ont conclu que le projet constituait un trop grand risque pour la population avoisinante. Les résidants des coopératives d'habitation Le fleuve de

Figure 2 Les principales zones d'impact des scénarios d'accidents considérés par le promoteur

Source : adaptée de DA1, figures 1.1 et 4.1.

Figure 2 Les principales zones d'impact des scénarios d'accidents considérés par le promoteur



Source : adaptée de DA1, figures 1.1 et 4.1.

l'espoir et Les rives du Saint-Laurent, construites en 2003 et 2004, craignent maintenant le pire face à la venue éventuelle de nouveaux réservoirs et à la construction de l'un d'eux à une centaine de mètres de leur immeuble.

- *Constat — La commission constate que l'entreposage de produits pétroliers et pétrochimiques présente des risques d'accidents majeurs et que, dans cette optique, les secteurs résidentiels situés à proximité des installations de Canterm terminaux canadiens inc. sont les plus vulnérables.*

Aux yeux de la commission, la construction de réservoirs en bordure et à proximité d'une zone habitée n'est pas appropriée. La présente juxtaposition d'installations pétrolières et de résidences résulte à la fois de faits historiques et de décisions récentes. Malgré cette situation, tout doit être mis en œuvre pour l'améliorer et ne pas contribuer à l'empirer.

- ***Avis 15** — La commission est d'avis que tout réservoir destiné à stocker des produits dangereux doit être localisé de façon à ce qu'aucune résidence ne se trouve à l'intérieur du rayon d'impact du pire scénario alternatif d'accident technologique élaboré par Canterm terminaux canadiens inc. En conséquence, le promoteur devrait revoir l'aménagement de ses terminaux actuels et la conception de son projet afin de prévenir les risques industriels plausibles.*

La gestion des risques

Les installations de Canterm

À la lumière de l'information qui fut présentée à la commission, notamment au regard des événements qui se sont déroulés au terminal de Buncefield en décembre 2005 près de Londres, il appert que la présence de réservoirs contenant des matières inflammables, explosives ou toxiques comporte des risques et que le danger d'une défaillance mécanique ou humaine est toujours possible (DB45 ; DC1 ; Solidarité Mercier-Est, DM19.2, annexe 9 ; M. Paul Lefebvre, DT2, p. 9). Le promoteur doit s'y préparer et le plan des mesures d'urgence doit être défini pour identifier les principaux intervenants et établir les principales actions que ceux-ci auraient à poser pour faire face à une situation d'urgence.

Par ailleurs, le risque d'un accident majeur aux installations de Canterm serait pris en considération dans le Plan de sécurité civile réalisé pour l'agglomération de Montréal et, éventuellement, dans le schéma de sécurité civile que la Communauté métropolitaine de Montréal devra élaborer conformément à la *Loi sur la sécurité civile* (L.R.Q., c. S-2.3). Plusieurs dispositions de cette loi, en vigueur depuis 2001, ne

pourraient actuellement être appliquées compte tenu de l'absence de cadre réglementaire (DB32 ; DB33 ; Ville de Montréal, DM31, p. 1 ; M. Paul Lefebvre, DT2, p. 78). Le plan des mesures d'urgence de Canterm doit donc être harmonisé avec celui de la Ville de Montréal puisque, en cas d'accident majeur ayant des conséquences à l'extérieur des limites de la propriété de l'entreprise, c'est le plan des mesures d'urgence de la Ville qui doit être appliqué.

Canterm a déjà un plan d'urgence pour ses installations aux terminaux K-1, K-3 et K-4 et a préparé pour son projet un plan provisoire des mesures d'urgence, incluant certains résultats de l'analyse de risques et des scénarios d'intervention minute par minute. Le promoteur précise que la version finale tiendra compte de l'apport des experts du Service de prévention des incendies de la Ville de Montréal. Il signale également son intention de se joindre au Comité mixte municipal-industriel de gestion des risques d'accidents industriels majeurs pour l'est de l'île de Montréal et de participer à l'élaboration de stratégies communes (PR5.1, p. 9-1 à 9-4 et annexe M ; PR5.2.1, p. 2-15, 3-1 à 3-16 et annexe 2 ; PR5.4, p. 10 et 11 ; PR5.4.1, annexe B).

La considération des vulnérabilités et des conséquences pour la population exposée est à la base d'une saine gestion des risques. La réalisation d'un scénario précis minute par minute permet d'illustrer de façon concrète les risques associés à un projet. En outre, la connaissance des risques permet de porter un jugement quant à la sécurité des zones environnantes. Il est donc essentiel que la population soit bien éclairée à l'égard des répercussions possibles sur son milieu de vie et, conséquemment, que le promoteur s'engage dans un processus d'information et de consultation transparent auprès de la population visée.

- ***Avis 16*** — *La commission est d'avis qu'il est essentiel que la population reçoive l'assurance qu'elle est raisonnablement protégée des risques que représente le projet de Canterm terminaux canadiens inc. par des mesures appropriées. Une évaluation des risques exhaustive, comprenant un plan de mesures d'urgence et un scénario d'intervention minute par minute, devrait être effectuée dès maintenant et soumise à la population touchée et aux autorités concernées.*

- ***Avis 17*** — *La commission est d'avis que le gouvernement du Québec devrait établir des critères en vue d'orienter les décisions des autorités municipales quant à l'élaboration de normes de sécurité pour l'aménagement du territoire au regard d'installations comportant des risques pour la sécurité des personnes.*

Le transport des produits liquides

La *Loi sur la marine marchande du Canada* (L.R.C., 1985, c. S-9), dont l'application relève de Transports Canada, est le principal instrument législatif régissant la sécurité

des personnes et la protection de l'environnement dans le domaine maritime au Canada. Cette loi s'applique à tous les utilisateurs des terminaux assujettis à la compétence du port de Montréal. Les installations portuaires canadiennes ainsi que les navires doivent en outre se conformer depuis juillet 2004 au *Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires* administré par l'Organisation maritime internationale.

Afin d'assumer ses responsabilités en matière de prévention et de protection de l'environnement et de la communauté avoisinante, l'Administration portuaire de Montréal exige de ses locataires une vérification de la conformité environnementale de leurs activités et un plan d'action pour apporter les mesures correctives, s'il y a lieu. Les aspects à couvrir incluent notamment la manutention des marchandises, les mesures d'urgence ainsi que la gestion des matières dangereuses et des réservoirs d'entreposage. L'organisme possède un plan de mesures d'urgence pour les incidents pouvant se dérouler au port de Montréal et un guide sur les procédures à suivre en cas d'incendie ou d'explosion sur un navire (DQ3.1, p. 2 à 5 et annexes 1 à 3 ; DQ5.1).

Pour le transport ferroviaire, la gestion des risques par le Canadien National se fait principalement selon la réglementation sur le transport des marchandises dangereuses de Transports Canada. Cette réglementation porte entre autres sur la classification et l'identification des produits, les documents d'expédition, les normes de sécurité ainsi que les types de wagons utilisés. De plus, l'entreprise possède un plan d'intervention d'urgence et des équipes spécialement formées qu'elle déploie en cas d'accidents (DQ4.1).

Quant au transport routier, la Ville de Montréal a signalé que plusieurs études concernant son territoire ont déjà été produites et que la question du transport des matières dangereuses représente un grand défi depuis plusieurs années. Selon elle, « le territoire de Montréal est très complexe à analyser en termes de transport routier des matières dangereuses » et « il faut prendre la problématique dans son ensemble afin d'intégrer de manière systémique des solutions macro et non microterritoriales ». Une étude d'analyse de risques, réalisée conjointement par la Ville de Montréal et le ministère des Transports du Québec, est d'ailleurs en cours à cet effet (DQ2.2, 1re page).

À la suite du questionnement adressé aux autorités concernées, la commission constate qu'il y a un encadrement théorique de la gestion des risques pour les activités au port de Montréal ainsi que pour le transport ferroviaire et routier. L'information qu'elle a reçue, parfois très sommaire, ne l'a toutefois pas convaincue que les scénarios les plus plausibles ont été examinés en profondeur et que, de façon

générale, ces organismes sont suffisamment préparés pour répondre à un accident majeur.

La commission considère par ailleurs comme légitimes les préoccupations de plusieurs participants qui se sont étonnés du fait que les risques d'accidents maritimes, ferroviaires et routiers n'aient pas été évalués dans l'étude d'impact. Selon eux, le transport des produits entreposés chez Canterm est un élément essentiel au projet, lequel entraînerait nécessairement un plus grand volume en circulation et, donc, des risques accrus à cet égard. Pour certains, l'omission du promoteur est d'autant plus discutable que la propriété de Canterm est desservie par la voie ferrée du Canadien National et que l'entreprise utilise le quai n° 94 du port de Montréal pour le chargement, le déchargement et l'entreposage de produits pétroliers.

La Direction de santé publique de Montréal s'est également montrée perplexe face à l'absence de données sur le danger potentiel du transport des produits pétroliers et autres. Elle trouve incomplète la démarche du promoteur dans son évaluation des risques associés au projet et croit « que, dans ce type de projet, l'ensemble des risques doit être évalué » (DM23, p. 6). De son côté, le promoteur a fait valoir qu'un « terminal, c'est un chaînon dans une chaîne de transport entre le producteur et le consommateur » et que le rôle de Canterm se limite à garder les produits qui lui sont confiés et à les maintenir en bon état jusqu'à ce que le client vienne les chercher. L'entreprise n'intervient donc pas dans la façon dont sont reçues et livrées les matières qu'elle entrepose (DQ1.1, annexe B, p. B-1 ; M. Richard Pouliot, DT1, p. 38, 51, 80, 107 et 110 ; *id.*, DT2, p. 33 et 62).

La commission reconnaît que le transport maritime, ferroviaire et routier, bien que nécessaire aux activités de Canterm, ne relève pas de la responsabilité directe du promoteur. Elle note cependant que l'augmentation de la capacité d'entreposage de la compagnie aurait aussi pour résultat d'augmenter le nombre de voyages de bateaux, de wagons et de camions et, par conséquent, la probabilité qu'un accident se produise. En outre, la commission rappelle que le Groupe pétrolier Olco, actionnaire majoritaire de Canterm, est également l'un des clients dont les produits sont entreposés aux terminaux de l'entreprise.

Par conséquent, sur le plan de la cohérence, la commission déplore que l'étude d'impact, qui fait état des risques associés aux produits entreposés, ne tienne pas compte de leur entrée et sortie, pourtant essentielles à la réalisation du projet. Elle partage ainsi l'avis de la Direction de santé publique de Montréal selon laquelle tous les risques découlant du projet devraient être évalués.

- *Constat — La commission constate que les répercussions éventuelles d'un plus grand volume de produits dangereux en circulation n'ont pas été évaluées et que les risques associés au projet de construction de nouveaux réservoirs à Montréal-Est ont donc été sous-estimés.*

- ***Avis 18** — La commission est d'avis qu'une étude détaillée devrait être effectuée par le promoteur, en collaboration avec les autorités concernées, pour mieux cerner les risques liés au transport des produits entreposés chez Canterm terminaux canadiens inc. et pour bien circonscrire toutes les incidences du projet sur la sécurité publique. Cette étude doit être réalisée avant l'autorisation éventuelle du projet.*

Conclusion

Le projet de construction de nouveaux réservoirs proposé par Canterm terminaux canadiens inc. se ferait sur des terrains qui lui appartiennent ou en location, dans un complexe de réservoirs de produits pétroliers et d'installations connexes qui est déjà établi et fonctionnel. Cet ensemble se situe à l'extrémité sud de la zone industrielle de la ville de Montréal-Est et le zonage des terrains visés, sauf pour l'un d'entre eux, est conforme à l'utilisation que le promoteur veut en faire.

Selon l'information obtenue, le bruit à l'emplacement des terminaux, les émissions atmosphériques et les rejets aqueux qui résulteraient des activités d'exploitation ne modifieraient pas de façon sensible la situation actuelle, et n'auraient pas d'effets mesurables sur la santé humaine. Toutefois, le projet a soulevé les réticences et l'opposition de nombreux citoyens et regroupements de citoyens, des députés de la circonscription aux deux paliers de gouvernement, de la Ville de Montréal, ainsi que de l'arrondissement de Mercier–Hochelaga-Maisonneuve de la ville de Montréal. Les principaux arguments invoqués, lesquels reviennent constamment, sont de deux ordres.

Les premiers ne sont pas directement liés au projet, mais au fait qu'il s'implanterait dans un milieu où la qualité de vie est déjà grevée par l'activité industrielle lourde, la circulation intense des camions et la mauvaise qualité de l'air. Le benzène, par exemple, un produit cancérigène qui provient essentiellement des opérations pétrolières, est présent dans l'air ambiant en concentration plus élevée qu'ailleurs au Canada. La Direction de santé publique de Montréal a constaté que les taux d'hospitalisation pour plusieurs maladies respiratoires, bien que les causes exactes soient inconnues, étaient particulièrement élevés dans cette région de l'île de Montréal. En outre, plusieurs projets réalisés récemment sont susceptibles, particulièrement en début d'exploitation, d'intensifier les impacts sur le paysage, l'eau, la circulation lourde et la qualité de l'air.

Les seconds visent directement le projet de Canterm. Les participants à l'audience redoutent les impacts sur le paysage, les nuisances causées notamment par l'augmentation des camions-citernes se rendant aux terminaux, ainsi que le risque découlant des produits transportés et stockés dans les réservoirs. Dans ce dernier cas, l'accident survenu à Buncefield en Angleterre en décembre 2005 a ravivé leurs craintes en mettant en évidence que certains des produits actuellement entreposés et que Canterm propose de stocker en plus grande quantité sont des produits

dangereux. C'est le cas notamment de l'essence, dont l'inflammabilité et le pouvoir explosif sont élevés, et qui présente le plus grand risque d'accident majeur.

La commission a constaté qu'en dépit de l'encadrement réglementaire du projet, celui-ci s'implanterait dans une zone où perdure un conflit d'usages que les instances administratives actuelles, soit les villes de Montréal-Est et de Montréal, n'ont pu régler de façon satisfaisante. La partie située dans la première est essentiellement industrielle avec une toute petite enclave résidentielle, tandis que celle située dans l'arrondissement de Mercier–Hochelaga-Maisonneuve est principalement résidentielle. Le conflit d'usages qui en découle, et que le plan d'urbanisme de Montréal a bien cerné, est à l'origine de nombreuses oppositions au projet. Par ailleurs, malgré l'adoption de la *Loi sur la sécurité civile* en 2001, la commission a pu noter une absence de balises claires visant à encadrer l'implantation de projets ou d'activités comportant des risques à proximité d'une zone résidentielle.

Pour rendre son projet plus acceptable, Canterm a proposé de construire en bordure de sa propriété des talus paysagers là où des résidences lui font face. Ces structures feraient écran à la vue des réservoirs, au bruit et aux risques d'accidents, bien qu'on ne puisse actuellement évaluer la portée exacte de certains de ces effets positifs. Canterm a également promis de peaufiner le plan et la disposition finale des talus en consultation avec la population et les administrations concernées. Néanmoins, de nombreuses réserves ont été émises par des participants qui craignent que ces talus ne changent trop le paysage, n'enclavent leur résidence ou ne cachent définitivement la vue sur le fleuve.

Cette proposition du promoteur a le mérite d'être un premier pas vers la création d'une zone de transition entre le milieu résidentiel et la zone industrielle lourde, afin d'assurer aux citoyens une qualité de vie qu'ils recherchent et la sécurité raisonnable à laquelle ils ont droit. Ce concept avait été proposé par le BAPE en 2001 pour le projet d'Interquisa Canada inc., et apparaît sous diverses appellations dans le plan d'urbanisme et les propositions de développement urbain et social issus des administrations publiques ou des regroupements de citoyens. D'autres mesures devraient être adoptées pour répondre aux revendications légitimes des citoyens concernant leur santé et leur qualité de vie. Ainsi, un inventaire des terrains actuellement vacants dans la zone industrielle de Montréal-Est permettrait de dresser un programme à longue échéance pour déplacer certaines installations qui sont trop près des résidences. En parallèle, il y aurait lieu d'examiner la possibilité de convertir à d'autres usages certains secteurs résidentiels ou industriels lourds à la rencontre des deux villes. De la sorte, graduellement et par étapes, l'on verrait à aménager des bandes de terrain voués à l'industrie légère, à des commerces ou à des zones vertes, mais où la construction de résidences serait interdite. Enfin, des mesures concernant l'ensemble des quartiers

avoisinants devraient être prises pour réduire les impacts de la circulation lourde, telles que la révision du réseau de camionnage, l'application plus stricte des règlements de la circulation, la configuration des voies et un entretien approprié du pavage sur la rue Notre-Dame Est et des autres voies sur lesquelles les poids lourds circulent, ainsi que la construction de voies de remplacement.

Par ailleurs, la commission est d'avis que la Ville de Montréal-Est et la Ville de Montréal, incluant l'arrondissement de Mercier–Hochelaga-Maisonneuve, devraient former un comité conjoint afin de planifier la transformation du secteur situé aux limites des deux villes. L'on pourrait ainsi voir se développer un plan d'aménagement d'ensemble de façon à créer une véritable zone de transition entre le secteur industriel de Montréal-Est et les résidences à proximité. La commission estime que la Communauté métropolitaine de Montréal devrait introduire des dispositions réglementaires dans le schéma métropolitain d'aménagement et de développement qui sera éventuellement mis en vigueur pour assurer l'harmonisation des usages aux limites de deux villes ; que la Ville de Montréal-Est devrait voir à ce que certaines dispositions du Plan d'urbanisme actuel concernant l'arrondissement dont elle faisait partie avant la défusion de janvier 2006 soient mises en œuvre sur tout son territoire, soit l'interdiction de certains usages à proximité des résidences, l'aménagement de zones de transition entre les industries et les résidences, et la gestion des nuisances visuelles, sonores et olfactives, afin d'assurer une cohabitation harmonieuse quelles que soient les limites administratives.

La commission estime que, dans le projet à l'étude, la sécurité est une exigence fondamentale qui doit primer sur les autres considérations. Par conséquent, et au terme de son analyse, la commission est d'avis que tout réservoir destiné à stocker des produits dangereux doit être localisé de façon à ce qu'aucune résidence ne se trouve à l'intérieur du rayon d'impact du pire scénario alternatif d'accident technologique. Le même principe doit également s'appliquer, dans les meilleurs délais, aux réservoirs existants.

En ce qui concerne l'Administration portuaire de Montréal, Transports Canada et Canterm dans le cadre de ses activités existantes, la commission est d'avis qu'il faut informer la population de la zone d'influence des scénarios d'accidents majeurs à bord d'un navire ou autres structures contenant des produits pétroliers au quai n° 94. La même approche doit être appliquée par les autorités concernées pour mieux cerner les risques liés au transport par camion-citerne ou par wagon-citerne pour bien circonscrire toutes les incidences du projet sur la sécurité publique.

Finalement, la commission estime souhaitable que le gouvernement du Québec définisse des critères en vue d'orienter les décisions des autorités municipales quant

à l'élaboration de normes pour l'aménagement du territoire au regard d'installations comportant des risques pour la sécurité des personnes.

En bref, la commission est d'avis que le projet de construction de réservoirs additionnels d'entreposage de produits liquides par Canterm terminaux canadiens inc. à Montréal-Est pourrait se réaliser si les exigences exprimées dans son rapport sont satisfaites, en premier lieu celles qui concernent la sécurité de la population, et en second lieu, celles liées à l'aménagement du territoire et à la qualité de vie.

Fait à Québec,

Pierre Béland
Président de la commission

Louis Dériger
Commissaire

Ont contribué à la rédaction du rapport :
Yvon Deshaies, analyste
Maude Durand, analyste

Avec la collaboration de :
Chantal Dumontier, agente de secrétariat
Danielle Hawey, conseillère en communication
Renée Poliquin, coordonnatrice du secrétariat de la commission

Annexe 1

Les renseignements relatifs au mandat

Les requérants de l'audience publique

M[me] Célyne Piché

Collectif en environnement Mercier-Est,
M. Marc Lessard

Coopérative Le fleuve de l'espoir,
M. Serge Lebœuf et
Coopérative Les rives du Saint-Laurent,
M[me] Carole Martin

M. Roland Rhéaume

Comité Promenade Bellerive inc.,
M. Yoland Bergeron

Le mandat

Le mandat confié au BAPE en vertu de la *Loi sur la qualité de l'environnement* (L.R.Q., c. Q-2) était de tenir une audience publique et de faire rapport au ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs de ses constatations et de son analyse.

Le mandat a débuté le 13 février 2006.

La commission et son équipe

La commission

Pierre Béland, président
Louis Dériger, commissaire

Son équipe

Louise Bourdages, conseillère en communication
Yvon Deshaies, analyste
Chantal Dumontier, agente de secrétariat
Maude Durand, analyste
Jean-Sébastien Fillion, conseiller en communication
Danielle Hawey, conseillère en communication
Renée Poliquin, coordonnatrice du secrétariat de la commission

Avec la collaboration de :
Bernard Desrochers, responsable de l'infographie
Hélène Marchand, responsable de l'édition

L'audience publique

Les rencontres préparatoires

Les 7 et 8 février 2006	Rencontres préparatoires tenues à Montréal
Le 10 février 2006	Rencontre préparatoire tenue à Québec

1re partie

Les 13, 14 et 15 février 2006
Centre culturel et sportif du
Collège Mont-Royal
Montréal

2e partie

Les 13 et 14 mars 2006
Centre culturel et sportif du
Collège Mont-Royal
Montréal

La visite publique des lieux

Le 15 février 2006	Visite publique des lieux

Le promoteur

Canterm terminaux canadiens inc.	M. Richard Pouliot, porte-parole M. Georges Karawani
Ses consultants	
Groupe DDH Environnement ltée	M. Jean Halde M. Marcel Ricard
Groupe-conseil UDA inc.	M. Claude Veilleux
Paul Pichette & Associés inc.	M. Paul Pichette

Les personnes-ressources

Arrondissement de Mercier–Hochelaga-Maisonneuve de la ville de Montréal	M. Michel Archambault, porte-parole Mme Michèle Giroux
Association industrielle de l'est de Montréal	M. Pierre Frattolillo

Direction de santé publique de Montréal	M. Jocelyn Lavigne
Ministère de la Sécurité publique	M. Paul Lefebvre
Ministère des Ressources naturelles et de la Faune	M. Raynald Archambault
Ministère des Transports	M[me] Sylvie Tanguay
Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs	M[me] Diane Gagnon, porte-parole M. André Antoine M[me] Marie-Claude Théberge
Port de Montréal	M[me] Lyne Martin
Ville de Montréal	M. Yves Bourassa, Service de l'environnement M[me] Valérie Gagnon, Centre de sécurité civile
Ville de Montréal-Est	M. André Billette

Les participants

	Mémoires
M[me] Marie-Ève Adam	
M. Claude Bernard	DM29
M. Jean-Marc Bouchard	DM30
M[me] Marie Brisebois	Intervention verbale
M. Sylvain Clermont	Intervention verbale
M. Xavier Daxhelet	
M. Michel Famelart	
M. Jean-Paul Guenette	
M[me] Jeanne Larrivée	
M[me] Célyne Piché	DM25

M. Roland Rhéaume		DM16
M[me] Michèle Salesse		Intervention verbale
M[me] Danielle Tapin		Intervention verbale
M[me] Lise Vincelette		Intervention verbale
Approche-Nature de Montréal	M. Édouard Raymond	DM15
Arrondissement de Mercier–Hochelaga-Maisonneuve de la ville de Montréal	M[me] Lyn Thériault Faust M. Gaëtan Primeau M. Michel Archambault M[me] Huguette Béland	DM7 DM7.1
Association industrielle de l'est de Montréal	M. Pierre Frattolillo	DM22
Association québécoise des indépendants du pétrole		DM3
Biox Corporation		DM12
Députée provinciale de Bourget, Diane Lemieux	M. Jean-François Cayer pour M[me] Diane Lemieux	DM14
Canadian Independant Petroleum Marketers Association		DM24
Centre Info-Femmes		DM8
Chambre de commerce et d'industrie de l'est de l'île de Montréal		DM17
Collectif en environnement Mercier-Est	M. Marc Lessard M. Réal Bergeron	DM6
Comité de vigilance environnementale de l'est de Montréal	M. Vincent Marchione	Intervention verbale
Comité Promenade Bellerive inc.	M. Yoland Bergeron	DM27
Comité ZIP Jacques-Cartier	M[me] Chantale Rouleau M. Louis-Philippe Gauthier	DM28
Conseil québécois du biodiesel	M. Camil Lagacé	DM1

Conseil régional de l'environnement de Montréal	M[me] Coralie Deny	DM21
Coopératives Le fleuve de l'espoir et Les rives du Saint-Laurent	M[me] Marie Duquet M[me] Carole Martin	DM5 DM5.1 DM5.2
Corporation de développement de l'est	M. Bernard Gauvreau	DM13
Députée fédérale de La Pointe-de-l'Île	M[me] Francine Lalonde	DM26
Direction de santé publique de Montréal	M. Jocelyn Lavigne M. John Carsley	DM23 DM23.1
Employés de Canterm terminaux canadiens inc.	M. Louis Sénéchal M. Denis Villeneuve	DM10
Fédération des coopératives d'habitation intermunicipale du Montréal métropolitain	M. Denis Plante	DM9
Groupe en recherche urbaine Hochelaga-Maisonneuve	M. Philippe Côté	DM32
Groupe pétrolier Olco inc.	M. Georges Kahale	DM18 DM18.1
Institut de chimie et de pétrochimie		DM20
Les citoyennes et citoyens membres du Comité mixte municipal-industriel de l'est de Montréal	M[me] Nicole Loubert M. Maurice Vanier	DM4 DM4.1 DM4.2
Rothsay, région de Québec		DM2
Solidarité Mercier-Est	M. Patrick Malboeuf	DM19 DM19.1 DM19.2
STOP	M. Bruce Walker	Intervention verbale
Ville de Montréal	M[me] Valérie Gagnon, Centre de sécurité civile	DM31 DM31.1
Ville de Montréal-Est	M. Yvon Labrosse M. André Billette	DM11

Au total, 32 mémoires et 7 présentations verbales ont été soumis à la commission.

Annexe 2

La documentation

Les centres de consultation

Bibliothèque de Mercier
Montréal

Bibliothèque de Montréal-Est
Montréal

Université du Québec à Montréal
Montréal

Bureau du BAPE
Québec

La documentation déposée dans le cadre du projet à l'étude

Procédure

PR1 CANTERM TERMINAUX CANADIENS INC. *Avis de projet et annexe*, 11 janvier 2005, 16 pages.

PR2 MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PARCS. *Directive du ministre de l'Environnement indiquant la nature, la portée et l'étendue de l'étude d'impact sur l'environnement*, janvier 2005, 25 pages.

PR3 CANTERM TERMINAUX CANADIENS INC. *Documentation relative à l'étude d'impact déposée au ministre de l'Environnement*.

PR3.1 *Étude d'impact – Volume 1*, février 2005, pagination diverse.

PR3.2 *Documents cartographiques – Volume 2*, février 2005, 16 figures.

PR3.3 *Résumé – Volume 3*, octobre 2005, pagination diverse.

PR4 Ne s'applique pas.

PR5 MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PARCS. *Questions et commentaires adressés au promoteur*, 21 avril 2005, 56 pages.

PR5.1 CANTERM TERMINAUX CANADIENS INC. *Réponses aux questions et commentaires du ministère de l'Environnement, addenda 1*, mai 2005, pagination diverse et annexes.

PR5.1.1 PAUL PICHETTE ET ASSOCIÉS. *Manuel d'information technique – Annexe A de l'addenda 1*, avril 2005, 40 pages et annexes.

PR5.2 MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PARCS. *Questions et commentaires adressés au promoteur, 2e série*, 14 juillet 2005, 9 pages.

PR5.2.1 CANTERM TERMINAUX CANADIENS INC. *Réponses aux questions et commentaires du ministère de l'Environnement, addenda 2*, août 2005, pagination diverse.

PR5.3 MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PARCS. *Demande de renseignements complémentaires contenus dans l'addenda 2*, 29 septembre 2005, 5 pages.

PR5.3.1 CANTERM TERMINAUX CANADIENS INC. *Lettre concernant la demande de renseignements supplémentaires*, 29 septembre 2005, 1 page.

PR5.4 CANTERM TERMINAUX CANADIENS INC. *Réponses aux questions et commentaires du ministère de l'Environnement, addenda 3*, octobre 2005, 27 pages.

PR5.4.1 CANTERM TERMINAUX CANADIENS INC. *Réponses aux questions soulevées par le MDDEP suite au dépôt de l'addenda n° 3*, 8 décembre 2005, 2 pages et annexes.

PR6 MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PARCS. *Recueil des avis issus de la consultation auprès des ministères et organismes sur la recevabilité de l'étude d'impact*, du 2 mars au 3 octobre 2005, pagination diverse.

PR6.1 MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PARCS. *Avis issus de la consultation de l'addenda 3 auprès des ministères et organismes sur la recevabilité de l'étude d'impact*, du 31 octobre au 17 novembre 2005, pagination diverse.

PR7 MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PARCS. *Avis sur la recevabilité de l'étude d'impact*, 29 septembre 2005, 4 pages.

PR8 CANTERM TERMINAUX CANADIENS INC. *Liste des lots touchés par le projet*, 1 page.

PR8.1 CANTERM TERMINAUX CANADIENS INC. *Description du projet*, novembre 2005, dépliant, 4 pages.

Par le promoteur

DA1 CANTERM TERMINAUX CANADIENS INC. *Construction de réservoirs additionnels d'entreposage de produits liquides à Montréal-Est. Étude d'impact sur l'environnement – Ajustements au projet*, février 2006, pagination diverse et annexes.

DA2 CANTERM TERMINAUX CANADIENS INC. *Présentation du projet*, 10 février 2006, 20 pages.

DA3 CANTERM TERMINAUX CANADIENS INC. *Renseignements complémentaires sur les lots touchés*, 10 février 2006, 1 page.

DA4 CANTERM TERMINAUX CANADIENS INC. *Tableaux de calculs de la capacité de rétention des terminaux K-1, K-2, K-3, K-4 et K-5*, 10 février 2006, 5 pages.

DA5 *Entente survenue entre Canterm terminaux canadiens inc. et Interquisa Canada L.P. concernant l'utilisation de l'eau lors d'incendie*, 31 octobre 2005, 9 pages.

DA6 CANTERM TERMINAUX CANADIENS INC. *Correction apportée aux fiches de calcul pour le scénario normalisé lié à l'inflammation (explosion d'un nuage de vapeur) impliquant de l'essence entreposée dans les terminaux* (DA1, annexe 4), document déposé le 14 février 2006, 6 pages.

DA7 CANTERM TERMINAUX CANADIENS INC. *Réglement de sécurité des terminaux*, document déposé le 15 février 2006, 3 pages.

DA8 CANTERM TERMINAUX CANADIENS INC. *Présentation sur la segmentation des produits et de la demande accrue de réservoirs*, 15 février 2006, 3 pages.

DA9 CANTERM TERMINAUX CANADIENS INC. *Inventaire des sources fixes d'émissions atmosphériques 2004*, document déposé le 15 février 2006, 3 pages.

DA10 CANTERM TERMINAUX CANADIENS INC. *Réservoirs d'entreposage de produits pétroliers pour les terminaux K-1, K-3 et K-4*, 28 mars 2005, 3 pages.

DA11 CANTERM TERMINAUX CANADIENS INC. *Total des émissions annuelles*, 28 mars 2005, 1 page.

DA12 CANTERM TERMINAUX CANADIENS INC. *Données des produits et des rejets pour les années 1999 à 2004*, document déposé le 15 février 2006, 1 page.

DA13 CANTERM TERMINAUX CANADIENS INC. *Coordonnées de l'usine incluant le nombre d'employés*, document déposé le 15 février 2006, 1 page.

DA14 DÉCIBEL CONSULTANTS INC. *Étude sonore pour la phase d'exploitation de la compagnie Canterm terminaux canadiens inc.*, 5 avril 2006, 3 pages (voir DQ1.1, annexe D).

Par les personnes-ressources

DB1 Marie-Claude THÉBERGE. *Analyse de risques d'accidents technologiques majeurs*, document de travail, juin 2002, 58 pages.

DB2 AGENCE CANADIENNE D'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE. *Lettre adressée à M. Louis Germain du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs concluant que le projet de construction de réservoirs additionnels d'entreposage à Montréal-Est ne nécessite pas l'intervention du fédéral en vertu de la* Loi canadienne sur l'évaluation environnementale, 28 février 2005, 1 page.

DB3 QUÉBEC. *Loi sur les produits et les équipements pétroliers* L.R.Q., c. P-29.1, à jour au 1er septembre 2005, 26 pages.

DB4 QUÉBEC. *Règlement sur les produits et équipements pétroliers* [P-29.1, r. 2], version mise à jour au 1er septembre 2005, 92 pages.

DB5 VILLE DE MONTRÉAL. *Plan d'urbanisme*, 2 volumes.
[En ligne (13 février 2006) : www2.ville.montreal.qc.ca/plan-urbanisme]

DB6 VILLE DE MONTRÉAL. *Plan de développement économique 2005-2010. Réussir Montréal*.
[En ligne (13 février 2006) : www.ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/librairie_fr/documents/INTEGRAL_FRANCAIS_FINAL_02_06.pdf]

DB7 VILLE DE MONTRÉAL. Extrait du *Plan d'urbanisme de Montréal*, partie II, chapitre 14 : *Arrondissement de Mercier–Hochelaga-Maisonneuve*, août 2004, non paginé.
[En ligne (13 février 2006) : www2.montreal.qc.ca/plan-urbanisme/plan_urbanisme/2_4/arr14.shtm]

DB8 VILLE DE MONTRÉAL. *Usages prescrits. Annexe A. Arrondissement de Mercier–Hochelaga-Maisonneuve*, 1 carte.

DB9 VILLE DE MONTRÉAL. Extrait du *Plan d'urbanisme*, partie II, chapitre 20 : *Arrondissement de Rivière-des-Prairies—Pointe-aux-Trembles—Montréal-Est*, septembre 2004, pagination multiple.
[En ligne (13 février 2006) : www2.montreal.qc.ca/plan-urbanisme/plan_urbanisme/2_4/arr20.shtm]

DB10 VILLE DE MONTRÉAL. *Suivi de la qualité des cours d'eau à Montréal*, 5 pages.
[En ligne (13 février 2006) : www.rsma.qc.ca/rsmawe/Tableau_impr.html]

DB11 VILLE DE MONTRÉAL. *Qualité des cours d'eau à Montréal. Rapport annuel 2004. Bilan environnemental*, Réseau du suivi du milieu aquatique, 16 pages.

DB12 C. GAGNON, C. BESSETTE, Y. GARNEAU et P. PAQUETTE. *Données 2004*, Réseau de surveillance de la qualité de l'air de la ville de Montréal, 24 pages.

DB13 VILLE DE MONTRÉAL. *Qualité de l'air à Montréal. Rapport annuel 2004. Bilan environnemental*, Réseau de surveillance de la qualité de l'air, 8 pages.

DB14 C. GAGNON, C. BESSETTE, Y. GARNEAU et P. PAQUETTE. *Données 2003*. Réseau de surveillance de la qualité de l'air de la ville de Montréal, 24 pages.

DB15 VILLE DE MONTRÉAL. *Qualité de l'air à Montréal. Rapport annuel 2003. Bilan environnemental*, Réseau de surveillance de la qualité de l'air, 6 pages.

DB16 C. GAGNON, A. BOISVERT, P. PAQUETTE et C. VINCENT. *Données 2002* - Réseau de surveillance de la qualité de l'air de la ville de Montréal, 24 pages.

DB17 VILLE DE MONTRÉAL. *Qualité de l'air à Montréal. Rapport annuel 2002. Bilan environnemental*, Réseau de surveillance de la qualité de l'air, 6 pages.

DB18 COMMUNAUTÉ URBAINE DE MONTRÉAL. *Règlement 20 concernant les mesures d'urgence pour prévenir la pollution excessive de l'air*, 6 pages et annexe.

DB19 COMMUNAUTÉ URBAINE DE MONTRÉAL. *Règlements 87, 87-1, 87-2 et 87-3 concernant le rejet des eaux usées dans les réseaux d'égout et les cours d'eau*, 23 pages.

DB20 COMMUNAUTÉ URBAINE DE MONTRÉAL. *Règlement 87-4 modifiant le règlement 87 relatif aux rejets des eaux usées dans les réseaux d'égout et les cours d'eau*, 16 août 2000, 23 pages.

DB21 COMMUNAUTÉ URBAINE DE MONTRÉAL. *Règlement 90 concernant l'assainissement de l'air*, 17 décembre 1986, article 1-10.

DB22 COMMUNAUTÉ URBAINE DE MONTRÉAL. *Règlement 90-4 modifiant le règlement 90 relatif à l'assainissement de l'air*, 65 pages.

DB23 COMMUNAUTÉ URBAINE DE MONTRÉAL. *Règlement 90-5 modifiant le règlement 90 relatif à l'assainissement de l'air*, 16 août 2000, 2 pages.

DB24 COMMUNAUTÉ URBAINE DE MONTRÉAL. *Règlement 90-6 modifiant le règlement 90 relatif à l'assainissement de l'air*, 22 août 2001, 26 pages.

DB25 COMMUNAUTÉ URBAINE DE MONTRÉAL. *Règlement 129 concernant la tarification relative à l'assainissement des eaux usées industrielles*, 11 décembre 1996, 7 pages.

DB26 COMMUNAUTÉ URBAINE DE MONTRÉAL. *Règlement 145 concernant la tarification relative au traitement des boues de fosses septiques et de toilettes chimiques déversées aux ouvrages d'assainissement des eaux de la Communauté*, 17 juin 1996, 4 pages.

DB27 VILLE DE MONTRÉAL. *Réseau de camionnage*, 1 carte.

DB28 VILLE DE MONTRÉAL. *Plans des égouts et de l'aqueduc sur les rues et les lots du projet*, 2 cartes.

DB29 VILLE DE MONTRÉAL. *Comptage de véhicules lourds, intersection Chevalier/ Sherbrooke*, 27 octobre 2004, 5 pages.

DB30 VILLE DE MONTRÉAL. *Comptage de véhicules lourds, intersection Sherbrooke/Taillon*, 1er novembre 2004, 1 page.

DB31 VILLE DE MONTRÉAL. *Comptage de véhicules lourds, intersection Pierre-Bernard/Sherbrooke*, 2 novembre 2004, 1 page.

DB32 VILLE DE MONTRÉAL. Extrait du *Plan municipal de sécurité civile de la Ville de Montréal*, mis à jour le 12 janvier 2005, pagination multiple.

DB33 VILLE DE MONTRÉAL. *Politique municipale de sécurité civile de la Ville de Montréal*, 25 novembre 2002, 39 pages.

DB34 VILLE DE MONTRÉAL. *Règlement c. B-3 concernant le bruit*, 16 mai 1994, 5 pages et annexe.

DB35 VILLE DE MONTRÉAL. Extrait du *Règlement d'urbanisme de Mercier–Hochelaga-Maisonneuve, Titre 3–Usages*, p. 27-69.

DB36 VILLE DE MONTRÉAL-EST. *Règlement 411 concernant le bruit*, 15 février 1972, 1 page.

DB37 VILLE DE MONTRÉAL-EST. *Règlement 411-2 concernant ce qui constitue une nuisance sur le bruit*, 10 mai 1987, 1 page.

DB38 VILLE DE MONTRÉAL. *Règlement 2 concernant le bruit*, 8 juin 1977, 20 pages.

DB39 ORGANISATION MONDIALE DE LA SANTÉ. *Résumé d'orientation des directives de l'OMS relatives au bruit dans l'environnement*, 23 pages.
[En ligne (9 février 2006) : www.who.int/docstore/peh/noise/bruit.html]

DB40 INSTITUT NATIONAL DE SANTÉ PUBLIQUE DU QUÉBEC. « Trafic routier et risque d'hospitalisation pour les problèmes respiratoires chez les personnes âgées de Montréal », *Bulletin d'information en santé environnemental*, vol. 16, n° 4, juillet-août 2005, p. 2 à 7.

DB41 Birgitta BERGLUND, T. LINDWALL et D.H. SCHWELA. *Guidelines for Community Noise*, 1999, 159 pages.

DB42 VILLE DE MONTRÉAL. *Présentation de M. Bourassa du Service de l'environnement concernant la qualité de l'air dans l'est de Montréal*, 14 février 2006, 4 pages.

DB43 VILLE DE MONTRÉAL. *Raffinage, chimie et pétrochimie. Concentration des rejets industriels*, document présenté par M. Bourassa le 14 février 2006, 2 pages.

DB44 INSTITUT NATIONAL DE L'ENVIRONNEMENT INDUSTRIEL ET DES RISQUES. *Étude de scénarios dangereux en station-service. Rapport final*, octobre 2002, 37 pages et annexes.

DB45 INSTITUT NATIONAL DE L'ENVIRONNEMENT INDUSTRIEL ET DES RISQUES. *Mise sous talus ou sous terre des réservoirs contenant des hydrocarbures liquides inflammables. Rapport final*, septembre 2001, 38 pages.

DB46 VILLE DE MONTRÉAL. *Limites municipales entre Montréal et Montréal-Est en 2006*, document déposé par le représentant de l'arrondissement de Mercier–Hochelaga-Maisonneuve, février 2006, 1 plan.

DB47 VILLE DE MONTRÉAL. *Synthèse du suivi des ouvrages de surverse et des ouvrages de régulation, secteur est de Montréal pour les années 2003, 2004 et 2005*, 1 page.

DB48 VILLE DE MONTRÉAL. *Plan illustrant l'emplacement des variantes du boulevard Bourget*, 1 page.

DB49 AGENCE DE DÉVELOPPEMENT DE RÉSEAUX LOCAUX ET DES SERVICES DE SANTÉ ET DES SERVICES SOCIAUX. *Évaluation de l'excès de maladies respiratoires dans les secteurs de Pointe-aux-Trembles–Montréal-Est et Mercier-Est–Anjou. Une analyse des données sanitaires et environnementales 1995-2000*, mars 2004, 101 pages et annexes.

DB50 Michel GUÉRIN, P. GOSSELIN, S. CORDIER, C. VIAU, P. QUÉNEL et E. DEWAILLY. *Environnement et santé publique. Fondements et politiques*, 2003, chapitre 12.

DB51 DIRECTION DE SANTÉ PUBLIQUE DE MONTRÉAL. *Le portrait de santé : Montréal*, document déposé le 15 février 2006, non paginé.

DB52 RÉGIE RÉGIONALE DE LA SANTÉ ET DES SERVICES SOCIAUX DE MONTRÉAL-CENTRE. *Pollution atmosphérique et impact sur la santé et l'environnement*, Rapport synthèse, vol. 1, n° 6, novembre 1997, 4 pages.

DB53 Benoît LÉVESQUE et D. GAUVIN. « Le bruit communautaire », *Bulletin d'information en santé environnementale*, vol. 7, n° 1, janvier-février 1996, 1 page.

DB54 Luc LEFEBVRE. *Proposition de valeurs de références toxicologiques pour certains sous-produits de combustion de pétrole brut dans le cadre d'une évaluation des risques technologiques*, 24 février 2000, 3 pages.

DB55 Norman KING. « L'impact de la qualité de l'air intérieur en milieu résidentiel sur la santé respiratoire », *VertigO. La revue en sciences de l'environnement*, vol. 4, n° 1, mai 2003, p. 1 à 9.

DB56 VILLE DE MONTRÉAL. *Sommaire décisionnel du dossier concernant les changements de zonage pour permettre des projets de logements communautaires dans l'arrondissement de Rivière-des-Prairies–Pointe-aux-Trembles–Montréal-Est*, document déposé le 15 février 2006, pagination multiple.

DB56.1 VILLE DE MONTRÉAL-EST. *Documents annexes liés au changement de zonage*, pagination multiple.

DB57 TRANSPORTS CANADA. Extrait de *Processus d'examen termpol 2001. Sécurité maritime*, pagination multiple.

DB58 MINISTÈRE DES RESSOURCES NATURELLES ET DE LA FAUNE. *Lettre de M. Raynald Archambault mentionnant divers extraits déposés à la commission*, 28 février 2006, 2 pages et annexes.

DB58.1 QUÉBEC. Extrait du *Règlement sur les produits pétroliers* (L.R.Q., c. P-29-1, a. 5 et 96), 6 octobre 2005, 2 pages.

DB58.2 QUÉBEC. *Priorité à la sécurité des équipements pétroliers. La vérification de mon équipement. Un investissement pour l'avenir*, dépliant 1999, 11 pages.

DB58.3 BIOBUS. *Démonstration et évaluation du biodiesel à la Société de transport de Montréal. Rapport de fin de projet*, mai 2003, 62 pages.

DB58.4 BIOMER. *Démonstration et évaluation du biodiesel pour les bateaux de croisière au Vieux-Port de Montréal et au Lieu historique national du Canal-de-Lachine. Rapport de fin de projet*, mai 2003, 52 pages.

DB59 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Tableau concernant le nombre de camions impliqués dans des accidents*, mars 2006, 1 page.

DB60 VILLE DE MONTRÉAL-EST. *Résolution 2001-356. Demande d'appui au projet résidentiel « Bâtir son quartier – 52,1 avenue Georges-V »*, 1 page.

Par les participants

DC1 THE BUNCEFIELD INVESTIGATION. *Progress Report*, 30 pages.
[En ligne (6 mars 2005) : www.buncefieldinvestigation.gov.uk]

DC2 Sylvain CLERMONT. Document audiovisuel (DVD) : « Levée de soleil sur la promenade Bellerive », 14 mars 2006.

Les demandes d'information de la commission

DQ1 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Questions complémentaires adressées au promoteur*, 21 février 2006, 2 pages.

DQ1.1 CANTERM TERMINAUX CANADIENS INC. *Réponses aux questions du document DQ1*, 1er mars 2006, 1 page et annexes (voir DA14).

DQ2 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Questions complémentaires adressées à la Ville de Montréal*, 21 février 2006, 1 page.

DQ2.1 VILLE DE MONTRÉAL. *Réponses aux questions 1 et 2 adressées lors de l'audience publique formulées dans le document DQ2 et à la question du document DQ8*, 27 février 2006,1 page.

DQ2.2 VILLE DE MONTRÉAL. *Réponses aux questions du document DQ2*, 6 mars 2006, 2 pages.
[Courriel de M. Guy Bédard adressé à Renée Poliquin du BAPE]

DQ3 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Questions complémentaires adressées au Port de Montréal*, 21 février 2006, 1 page.

DQ3.1 ADMINISTRATION PORTUAIRE DE MONTRÉAL. *Réponses aux questions du document DQ3*, 7 pages et annexes.

DQ4 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Questions complémentaires adressées au Canadien National*, 21 février 2006, 1 page.

DQ4.1 CANADIEN NATIONAL. *Réponses aux questions du document DQ4*, 3 mars 2006, 2 pages.

DQ5 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Questions complémentaires adressées à Transports Canada*, 21 février 2006, 1 page.

DQ5.1 TRANSPORTS CANADA. *Réponses aux questions du document DQ5*, 6 mars 2006, 3 pages.

DQ6 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Questions complémentaires adressées à la Ville de Montréal-Est*, 21 février 2006, 1 page.

DQ6.1 VILLE DE MONTRÉAL-EST. *Réponses aux questions du document DQ6*, 6 mars 2006, 2 pages.

DQ7 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Question complémentaire adressée au ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs*, 22 février 2006, 1 page.

DQ7.1 MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PARCS. *Réponse à la question du document DQ7*, 28 février 2006, 2 pages.

DQ7.2 MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PARCS. *Réponse à la question soulevée en audience*, 2 mars 2006, 2 pages.

DQ8 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Question adressée à la Ville de Montréal concernant le boulevard Bourget projeté*, 27 février 2006, 1 page (voir DQ2.2).

Les transcriptions

BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Projet de construction de réservoirs additionnels d'entreposage de produits liquides à Montréal-Est par Canterm terminaux canadiens inc.*

DT1 Séance tenue le 13 février 2006 en soirée à Montréal, 116 pages.

DT2 Séance tenue le 14 février 2006 en après-midi à Montréal, 100 pages.

DT3 Séance tenue le 14 février 2006 en soirée à Montréal, 114 pages.

DT4 Séance tenue le 15 février 2006 en soirée à Montréal, 137 pages.

DT5 Séance tenue le 13 mars 2006 en soirée à Montréal, 74 pages.

DT6 Séance tenue le 14 mars 2006 en après-midi à Montréal, 63 pages.

DT7 Séance tenue le 14 mars 2006 en soirée à Montréal, 60 pages.

Bibliographie

BAPE (2001). *Projet d'usine d'acide téréphtalique purifié à Montréal-Est par Interquisa Canada inc.*, rapport 146, Québec, 104 p.

COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL (2005a). *Cap sur le monde : pour une région métropolitaine de Montréal attractive. Projet de schéma métropolitain d'aménagement et de développement*, 132 pages et annexes.

COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL (2005b). *Les orientations du gouvernement en matière d'aménagement du territoire*, 65 pages et annexes.

LAPALME, R. (1999). *Guide pour la création et le fonctionnement d'un comité mixte municipal-industriel (CMMI) sur la gestion des risques d'accidents industriels majeurs*, ministère de la Sécurité publique, 40 p.

LEFEBVRE, L. (2001). *Lignes directrices pour la réalisation des évaluations de conséquences sur la santé des accidents industriels majeurs et leurs communications au public*, document de travail non publié, 65 p.

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT (1999). *Politique de protection des sols et de réhabilitation des terrains contaminés*, 132 p.